

# オーストリア・ドナウ河貿易とモルダヴィア・ワラキア

## ——メッテルニヒ外交の経済構造③——

武 田 元 有

### はじめに

19世紀のヨーロッパ国際政治において、オスマン・トルコ帝国をめぐる列国の対立＝「東方問題」Eastern Questionは重要な要素を占めるが、なかでも露土国境に位置するモルダヴィア・ワラキア公国（ドナウ両公国 Danubian Principalities：現ルーマニア）をめぐる勢力関係は、海峡問題と並んで東方問題の一つの焦点であった。<sup>(91)</sup>モルダヴィア・ワラキア公国をめぐる国際対立の背景として、東方問題に関する国際政治史の領域では、一方ではロシアによる黒海・バルカン進出＝南下政策と両公国への勢力拡大、他方ではイギリスによるインド貿易経路の開拓とオスマン帝国領土の保全、これら両者の対抗関係に注目が集まる反面、オーストリアの役割が意識されることはほとんど無かったと言える。<sup>(92)</sup>他方、オーストリア外交史の領域でも、メッテルニヒ時代の焦点はウィーン体制の動向、とりわけドイツ連邦・イタリア問題への対応に置かれ、モルダヴィア・ワラキア問題を含めた東方問題への評価・関心は低い。<sup>(93)</sup>こうした偏向は、東方問題に限らず、ナポレオン戦争後のヨーロッパ国際関係全般において、オーストリアは外交上の主導権を失いつつあったという認識に由来すると思われる。<sup>(94)</sup>だがこの解釈は以下の点で問題を含むと思われる。

まずオーストリアはそもそも地理的に両公国と隣接し、したがって歴史的には既に18世紀初頭から両公国への領土拡張を図ってきた事実がある。<sup>(95)</sup>18世紀末以降になると、確かにバルカン進出の主導権はロシアにゆずるが、フランス革命・露土戦争を契機としてオスマン支配に抵抗するバルカン民族主義が高揚するなか、多民族国家ハプスブルク帝国にとって、トランシルヴァニア（独名ジューベンビルゲン Siebenbürgen）のルーマニア人を含め、自国領内の異民族を維持してゆくには、イギリスとはまた違った意味で、オスマン帝国の保全が死活問題となった。こうしたオーストリアに固有な外交利害の存在は、両公国をめぐる東方問題の分析でも考慮されるべきであろう。<sup>(96)</sup>

またオーストリア外国貿易の趨勢を見る場合、貿易相手としてドイツ・イタリア市場が高い比重を占め、また海上貿易では「世界の工場」イギリスの地位が躍進するものの、アドリア海・ドナウ河を通じてオスマン帝国領域との取引が成長していることも事実である。<sup>(97)</sup>オーストリア外国貿易の展開において、モルダヴィア・ワラキア公国を含むオスマン帝国市場が一定の意味をもってくる以上、東方問題をめぐるオーストリア外交政策の展開は、単に列国との勢力関係の枠組だけでなく、あわせて自国の貿易・海運利害の観点、なかでも国際河川として、ハプスブルク帝国領内はもとより、南ドイツ諸邦、セルビア・モルダヴィア・ワラキア公国、露領ベッサラビア、土領ブルガリアを貫通するドナウ河航行問題の視角から、分析されることが必要になろう。<sup>(98)</sup>

こうしてモルダヴィア・ワラキア公国をめぐる東方問題を、当該世界におけるオーストリアの通商・外交利害から検討してゆく場合、無視できないのがハンガリーの動向である。というのもハンガリーは、経済的にはドナウ河中流域に位置してドナウ河貿易の成否を左右する一方、政治的には

マジヤール民族主義に対するオーストリア反動政策（＝親露外交）を準備し、モルダヴィア・ワラキア問題をめぐるオスマン領土保全（＝反露外交）との矛盾を招来したからである。<sup>(99)</sup>

以上の問題関心から小稿は、拙稿に引き続き、<sup>(100)</sup> まず経済的にはイギリス産業革命の完了を指標とする資本主義世界体制の生成を踏まえつつ、ドイツ関税同盟に対抗的なオーストリア・レヴァント貿易の勃興に注目する一方、また政治的にはオスマン帝国領内の民族運動をめぐる英露対立＝東方問題の展開を踏まえつつ、モルダヴィア・ワラキア公国をめぐるオーストリア外交の独自の役割に着目し、メッテルニヒ対外政策の再評価を試みたいと思う。以下、〔Ⅰ〕実態把握として、アドリア海・ドナウ河を經由するモルダヴィア・ワラキア公国との貿易・海運関係を整理し、〔Ⅱ〕政策主体として、政府中枢の権力関係、及びハンガリーの位置を確認した後、政策体系として、〔Ⅲ〕ドナウ河汽船事業をめぐる通商政策、〔Ⅳ〕東方問題をめぐる外交政策を、順次検討したい。

## 註

- (01) M. S. Anderson, *The Eastern Question 1774- 1923: A Study in International Relations*, New York, 1966, pp. 67- 71.
- (02) B. Jelavich, *Russia and the Formation of the Romanian National State 1821- 1878*, Cambridge, 1984; R. R. Florescu, *The Struggle against Russia in the Romanian Principalities: A Problem in Anglo- Turkish Diplomacy, 1821- 1854*, Iasi, 1997. 本邦では、柴 宜弘編『バルカン史』（新版・世界各国史⑬）山川出版社 1998 年、177 - 178 頁、志田恭子『ロシア帝国の膨張と統合——ポスト・ビザンツ空間としてのベッサラビア——』北大出版会 2009 年、篠 秋津『三つの世界の狭間で——西欧・ロシア・オスマンとワラキア・モルドヴァ問題——』名大出版会 2013 年。本邦の研究水準を代表する篠氏の著作も、副題が示すように「三つの世界」にオーストリアを含めていない。
- (03) E. F. Kraehe, "Foreign Policy and Nationality Problem in the Habsburg Monarchy, 1800- 1867", *Austrian History Yearbook*, Vol. 3, 1967; F. R. Bridge, *The Habsburg Monarchy among the Great Powers, 1815- 1918*, Oxford, 1991. 本邦では、例えば、矢田俊隆『ハプスブルク帝国史研究——中欧多民族国家の解体過程——』岩波書店 1977 年、87 - 89 頁（「オーストリア政府は、自国の参加も同意もなしに行われたバルカンの変化を見守ることを余儀なくされ」た）、また訳書では、G・シュタットミュラー（丹後訳）『ハプスブルク帝国史——中世から 1918 年まで——』刀水書房 1989 年、125 - 126 頁（「オーストリアはあらゆる干渉活動を抑制した」）、A・スケッド（鈴木・別宮訳）『図説ハプスブルク帝国衰亡史——千年王国の光と影——』原書房 1996 年、6 頁（「東方問題を担当したのはロシアとイギリスだった」）、R・オーキー（三方・山之内・秋山訳）『ハプスブルク君主国 1765 - 1918——マリア＝テレジアから第一次世界大戦まで——』NTT 出版 2010 年、96 頁（「オーストリアにはここでは何の出番もなかった」）。
- (04) P. W. Schroeder, *Metternich's Diplomacy at its Zenith, 1820- 1823: Austria and the Congresses of Troppau, Laibach, and Verona*, Austin, 1962; F. R. Bridge, "Österreich (-Ungarn) unter Großmächten", A. Wadurszka (Hg.), *Die Habsburgmonarchie im System der internationalen Beziehungen*, 2Bde., Wien, 1989 [A. Wadurszka/ P. Urbanitsch (Hg.), *Die Habsburgermonarchie 1848- 1918*, Bd. VI] ; 渡邊啓貴編『ヨーロッパ国際関係史——繁栄と凋落、そして再生——』有斐閣 2002 年、44 - 45 頁、君塚直隆『近代ヨーロッパ国際政治史』有斐閣 2010 年、225 - 226 頁。
- (05) I. Parvev, *Habsburgs and Ottomans between Vienna and Belgrade (1683- 1739)*, New York, 1995; K. A. Roeder, *Austria's Eastern Question, 1700- 1790*, Princeton, 1982. 本邦では、稲野 強「ハプスブルク帝国とオスマン帝国」歴史学研究会編『講座・世界史』（2）東大出版会 1995 年、河野 淳『ハプスブルクとオスマン帝国——歴史を変えた《政治》の発明——』講談社 2010 年。
- (06) A. Beer, *Die orientalische Politik Österreichs seit 1774*, Prag, 1883; E. Molden, *Die Orientpolitik des Fürsten Metternich, 1829- 1833*, Wien, 1913. 近年では、M. Sedivy, *Metternich, the Great Powers and the Eastern Question*, Pilsen, 2013; H. Tuncer, *Das osmanische Reich und Metternichs Politik*, Berlin, 2014.
- (07) 御園生眞「三月前期ハプスブルク帝国の貿易構造 1831 - 1847 年」北海道大学『経済学研究』第 33 巻 1983 年、佐々木洋子『ハプスブルク帝国の鉄道と汽船——19 世紀の鉄道建設と河川・海運航行——』刀水書房 2013 年、第四章、拙稿「オーストリア『新絶対主義』と外国貿易——クリミア戦争期『外交革命』の経済的背景——」『鳥取大学・教育センター紀要』第 11 号 2014 年。イギリスとの貿易関係については、H. Pavelka, *English- österreichische*

*Wirtschaftsbeziehungen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhundert*, Wien, 1968.

- (08) J. de Somogyi, "The Historical Development of the Danubian Problem to the Present", *Journal of Central European Affairs*, Vol. 8, 1948; R. C. Frucht, "War, Peace, and Internationality: The Danube, 1789- 1916", A. E. Vacalopoulos/ C. D. Svolopoulos/ B. K. Kiraly (ed), *Southeast European Maritime Commerce and Naval Policies from the Mid- 18th Century to 1914*, Thessaloniki, 1988. 近年では、C. Ardeleanu, *International Trade and Diplomacy at the Lower Danube: The Sulina Question and the Economic Premises of the Crimean War (1829- 1853)*, Braila, 2014. 本邦では、秋山晋吾「ドナウ川の近世と近代」『世界史の研究』第236号2013年。
- (09) 矢田、前掲書、第二部・第三章「ハンガリーの経済的発展と社会・政治構造——オーストリアとの関係を中心に——」。小稿の関心はもともとオーストリア＝モルダヴィア・ワラキア関係の分析にあったが、考察を進めるうち、この問題を追求するにはハンガリーの位置を把握しなければならないことを認識するに至った。だが筆者にはハンガリーに関する研究動向を十分議論する能力が無く、以下では行論に必要な範囲で言及するにとどめたい。
- (10) 拙稿「オーストリア・レヴァント貿易とギリシア独立戦争——メッテルニヒ外交の経済構造——」『鳥取大学・教育センター紀要』第12号2015年、同「オーストリア・レヴァント貿易とエジプト問題——メッテルニヒ外交の経済構造②——」同上誌、第13号2017年。

### 〔Ⅰ〕三月前期オーストリア貿易・海運活動とモルダヴィア・ワラキア市場

ここでは1830—40年代のモルダヴィア・ワラキア（以下適宜ルーマニアと略記）をめぐるオーストリアの貿易・海運活動について、一部50年代の数値からの推定も含め、概観しておきたい。<sup>(01)</sup>

#### （１）貿易関係

##### ⅰ）オーストリア外国貿易とモルダヴィア・ワラキア市場

まずオーストリア外国貿易におけるルーマニア市場の位置を析出したいが、ドナウ河経由の陸路、アドリア海経由の海路、これらの比重関係に留意しつつ、市場・品目構成を中心に確認しよう。

##### ① 輸入

輸入全体の経路編成を見ると、陸路が全体の60%前後で漸減、海路が同じく40%前後で漸増傾向にある。輸入市場の編成を見れば、まず陸路経由の場合、ドイツ関税同盟の比重が35%から50%近くまで上昇し、なかでもザクセンが単独で20%を供給する。またイタリアは25%から20%まで後退、トルコは20%で安定している。なお当座判明する50年代の数値を見る限り、対トルコ輸入の4割はルーマニア産品である。他方、海路経由の場合、イギリスが20%から15%まで減少する一方、トルコは10%から15%まで上昇し、ギリシア・エジプトを含めたレヴァント世界全体では25%前後に達する。ルーマニア市場は概ねその2割（全体の4%程度）にとどまる。<sup>(02)</sup>

以上を品目別に整理すると、まず農業産品は輸入経路の過半が海路に依存する。主な仕入れ先は、陸路の場合、ドイツ関税同盟・イタリアが各々30%前後を占め、トルコも25%前後で上昇傾向にあるが、その4割はルーマニア市場に由来する。海路の場合、教皇国家・シチリアが20%を超え、トルコ市場も15%に達するが、その2—3割はルーマニア産品である。かくして農産物輸入では陸路・海路ともトルコ市場が高い比重を占めるが、いずれもルーマニアがその中枢であったと言える。なおイタリアが地中海産品の源泉であったとすれば、ルーマニアは土地貴族ボーイェール Boyal の所領経営に立脚する穀物・家畜の供給地帯であったが、ハプスブルク帝国は領内に穀倉地帯ハンガリーを抱えており、安価なルーマニア産品はこれを補完する役割を果たしたと思われる。<sup>(03)</sup>

次に原料・半製品は輸入経路の60%が陸路である。仕入れ先としては、陸路の場合、ドイツ関税同盟が60%を占めるが、その過半はザクセンであって、内陸都市ライプツィヒを経由したアメリカ



綿花、イギリス・プロイセン（ライン・ヴェストファーレン）綿糸の流入を示唆している。トルコは 20 % 近くを維持するが、その 5 割以上はルーマニア産品と推定される。海路の場合、トルコ・エジプトを含むレヴァント世界が 40 % に達するが、ルーマニアの地位は低い。<sup>(94)</sup>

また完成品については輸入経路の 80 % が陸路に集中する。仕入れ先は、陸路ではドイツ関税同盟の比重が 40 % から 70 % まで倍増し、他を圧倒している。なかでも南ドイツが 30 - 40 % を占め、イギリス・プロイセン製品のライン河を経由した流入を示している。対してトルコの比重は 20 % から 10 % まで半減するが、50 年代にはその過半がルーマニアに由来している。海路では、「世界の工場」イギリスが 70 % 近い水準を保ち、レヴァント世界は 5 % 未満にすぎない。<sup>(95)</sup> オーストリアは陸路・海路を通じて、それぞれドイツ・イギリスの製品販売市場として機能していたのである。

## ② 輸出

輸出全体の経路編成を見れば、陸路が一貫して 80 % を占め、海路は 20 % にとどまる。輸出市場の編成については、陸路経由の場合、ドイツ関税同盟が 45 % の水準を維持し、南ドイツ・ザクセンがそれぞれ 20 % を占める。またイタリア・スイスが 10 - 20 % の範囲で増減する一方、トルコは 10 - 15 % で漸増しているが、その 7 割以上はルーマニア向けと推定される。海路経由の場合、トルコが 20 % 以上の水準を維持して最大であるが、ルーマニアの比重は極小にとどまる。<sup>(96)</sup>

以上を品目別で見ると、まず農業産品の輸出経路は 70 % 前後が陸路だが、海路も 25 - 30 % で漸増している。仕向け先としては、陸路の場合、ドイツ関税同盟が全体の 60 % を占めるが、その中心は南ドイツからザクセン・プロイセンへと移行している。海路の場合、50 年代にはイギリスが 25 % を占めて最大であり、1846 年の穀物法撤廃を契機とする穀物取引の成長を示唆している。オーストリアは陸路・海路を通じてドイツ・イギリスの食糧供給地帯として機能したと言えよう。<sup>(97)</sup>

また原料・半製品の輸出経路は 90 % が陸路に集中し、海路の役割は低い。仕向け先として、陸路ではドイツ関税同盟が 40 % を占めるが、イタリア生糸を吸収するスイスも 40 % に達する。海路では、50 年代を見る限り、教皇国家・シチリア・イギリスが中心であって、トルコは 10 % にとどまるが、レヴァント世界全体では 20 % に達する。オーストリアは陸路・海路を通じてドイツ・イギリスには工業原料を、レヴァント世界には半製品を、それぞれ供給したと思われる。<sup>(98)</sup>

最後に完成品であるが、輸出経路は陸路が 75 % で漸増、海路は 25 % で漸減傾向にある。その仕向け先を見ると、陸路では、ドイツ関税同盟が 40 % 以上を維持して最大であるが、トルコも 35 % 前後で上昇傾向にあり、なかでも繊維製品の 50 % 以上がトルコ向けとなっている。だが 50 年代の数値から判断すれば、トルコ向け製品輸出の 8 割はルーマニア向けであった。他方、海路でも、50 年代においてトルコ市場が 50 % 以上を維持するが、その中核は消費市場イスタンブールを抱えるトルコ本土であって、黒海を迂回して接続するルーマニア市場の比重は低い。<sup>(99)</sup>

以上の如くオーストリアは、ドイツ関税同盟・イギリスに対しては、それぞれザクセン経由・トリエステ経由の工業製品輸入・一次産品輸出によって、その製品販売市場・食糧調達市場として機能する一方、オスマン帝国に対しては、バルカン経由・トリエステ経由の一次産品輸入・工業製品輸出によって、その製品輸入市場・食糧輸出市場として機能した。その際、なかでも陸路ドナウ河経由の取引を通じて、モルダヴィア・ワラキア両国が、オーストリアの工業製品輸出・農業産品輸入の拠点として急速に成長してきたことが確認できよう。

## ③ 領内貿易

以上はハプスブルク帝国全体としての輸入・輸出であったが、ここでは行論の関係からライタ河 Leitha の国内関税線を境界とする帝国領内の東西貿易に付言しておきたい。既に公式統計・先行研



究が示している如く、全体として帝国西部（狭義のオーストリア）・東部（ハンガリー）の間には一種の工農分業体制が存在し、オーストリアはハンガリーに対して工業製品を輸出する一方、ハンガリーはオーストリアに対して食糧・原料を供給する関係にあった。三月前期の趨勢としては、1830 - 40年代を通じて、オーストリアのハンガリー産品輸入が4,000万グルデンから6,000万グルデンまで1.5倍に上昇する一方、そのハンガリー向け輸出は2,000万グルデンから6,000万グルデンまで3倍に急増し、40年代後半におけるオーストリアの域内収支は赤字から黒字へと転換している。<sup>(10)</sup>

これをハンガリーの立場から換言すれば、内国関税の存在によって農業産品の西部向け輸出を抑制される一方、西部の工業成長によって工業製品の流入にさらされるなか、長らく維持してきた貿易黒字は今や赤字構造へと転落することになった。農場経営を展開するハンガリー貴族にとって、こうした事態を打開するには、農業産品の新たな販売市場を帝国領外に開拓してゆくことが急務になっていたと言えよう。

## ii) ルーマニア外国貿易とオーストリア市場

次に視点を換え、ルーマニア外国貿易におけるオーストリア市場の位置を見よう。近世を通じて両公国は、オスマン帝国の附庸国として帝都イスタンブールへの穀物供給を義務付けられ、またドナウ河・黒海経由の穀物輸送はギリシア商人に対して独占が認められてきたが、1828 - 29年の露土戦争＝1829年のアドリアノーブル条約によって、両公国は外国貿易の自由を、各国商船は両海峡・黒海航行の自由を獲得し、1830年代からルーマニアは世界市場に接続する。こうした経緯から貿易実態には不詳な点も多いが、イギリスのガラツ領事カニンガム Charles Cunningham（在任1836 - 60年）、ブライラ領事ロイド Vincent Lloyd（在任1838 - 48年）らの報告から概要を把握しよう。<sup>(11)</sup>

### ① 輸入

ルーマニアの輸入総額は1830 - 40年代前半にかけて10万ポンドから40万ポンドへと急増、40 - 50年代前半には80万ポンドまで倍増した。輸入品目の構成を見ると、主に綿製品・地中海産品（果実・オリーブ油）・熱帯産品（砂糖）・原料（鉄・石炭）から成り、全体として各種製品、地中海産品が高く、熱帯産品・工業原料は低い。<sup>(12)</sup> 輸入市場の内訳を見ると、1831年のワラキアの場合、オーストリア・ドイツは1,039万レイ、ロシアは516万レイ、トルコは421万レイに達し、オーストリア・ドイツが首位である。また両公国全体に占めるドイツ・オーストリア産品の比重は1831年で62%、1841年で67%、1851年で50%に達し、過半を維持した。これに対してイギリス産品はその4分の1程度であったが、50年代初頭には単独で30 - 40%を占め、首位に転じる。<sup>(13)</sup>

主要品目の仕入れ先であるが、砂糖・鉄・石炭はイギリスから、地中海産品はオスマン帝国から、また鉄の一部はロシアから、それぞれ供給されている。これに対して工業製品は、伝統的にライプツィヒ由来のザクセン製品が優位を占め、「ドイツ物」nemescu と言えは繊維製品を指すほどであったが、<sup>(14)</sup> プロイセンのヤッシー領事ナイゲバウアー Johann Daniel Ferdinand Neigebauer によれば、1840年代には綿製品に関してウィーン製品の成長が顕著となっている。<sup>(15)</sup> だが並行して留意されるべきは海上経由で流入するイギリス綿製品の上昇であって、ガラツ・ブライラの輸入年額は、1841年で600,000グルデン、42年で870,000グルデン、43年で1,004,500グルデンに達した。このためザクセン製品は価格競争を迫られ、ツェントナー当たり綿布価格は130 - 135ターレルから104 - 108ターレルまで、またポンド当たりモスリン価格はドイツ製品の標準である5ピアストルから、イギリス製品の水準である3 - 3.5ピアストルまで、概ね20%の値引を余儀なくされた。<sup>(16)</sup> ルーマニア市場をめぐるオーストリア・イギリス製品の競合関係を確認できよう。

表 01 黒海世界の穀物輸出

## ① 南部ロシア

(1,000 チェトベルチ)

	小 麦			ライ麦	大 麦	燕 麦	総 量	
	オデッサ	総 量	1,000 クォーター				1,000 クォーター	
1836 - 40	964	1,953	1,406	60	60	18	2,101	1,513
1841 - 45	1,159	2,022	1,456	87	20	15	2,134	1,536
1846 - 50	1,969	3,134	2,257	179	26	12	3,409	2,454
1851 - 55	1,660	2,679	1,929	203	27	9	3,196	2,301
1856 - 60	1,012	2,939	2,116	113	419	439	4,181	2,408

1 チェトベルチ = 5.77 プッシェル = 0.72 クォーター (8 プッシェル = 1 クォーター)

## ② ルーマニア

(1,000 クォーター)

	小 麦			トウモロコシ		ライ麦	大 麦	総 量
	ガラツ	ブライラ	小 計	ガラツ	ブライラ	ガラツ	ブライラ	
1837 - 40	162	103	265	117	47		64	606
1841 - 45	142	247	389	120	82	14	130	725
1846 - 50	144	256	400	236	311	43	158	1,146
1851 - 52	161	313	474	340	686	84	106	1,637

典拠) [南部ロシア] V. Kardasis, *Diaspora Merchants in the Black Sea*, pp. 122- 123; M. L. Harvey, "The Development of Russian Commerce on the Black Sea and Its Significance", Ph. D. diss., Univ. of California, 1938, pp. 375- 390. [ルーマニア] P. Cernovodeanu, "An Unpublished British Source concerning the International Trade through Galatz and Braila between 1837 and 1848", *Revue roumaine d'histoire*, Vol. 16, 1977, p. 5; P. Cernovodeanu/ B. Marinescu, "British Trade in the Danubian Ports of Galatz and Braila between 1837 and 1853", *Journal of European Economic History*, Vol. 8, 1979, pp. 716- 717. 総量は、G. Harlaftis, "The Role of the Greeks in the Black Sea Trade, 1830- 1900", L. R. Fischer/ H. W. Nordvik (ed.), *Shipping and Trade 1750- 1950: Essays in International Maritime Economic History*, Lofthouse, 1990, p. 66.

表 02 ルーマニア穀物輸出：市場内訳

## ① 小麦

(1,000 クォーター)

	イスタンブール	トリエステ・ヴェネツィア	リヴォルノ・ジェノヴァ	マルセイユ	イギリス	総 量
1843 - 45	205.800 (42.3)	69.677 (14.6)		215.640 (45.3)	10.153 ( 3.0)	479.667 (100)
1846 - 50	136.704 (35.4)	48.194 (13.0)		137.832 (31.8)	67.236 (17.0)	399.600 (100)
1851 - 53	133.843 (27.0)	100.370 (19.0)		76.560 (14.6)	203.543 (38.3)	519.667 (100)
1856 - 60	93.291 (28.8)	15.794 ( 4.9)	32.672 (10.1)	82.745 (25.5)	62.012 (19.1)	323.950 (100)

## ② トウモロコシ

	イスタンブール	トリエステ・ヴェネツィア	リヴォルノ・ジェノヴァ	マルセイユ	イギリス	総 量
1843 - 45	55.993 (19.6)	152.287 (54.3)		53.380 (19.0)	2.953 ( 1.5)	282.000 (100)
1846 - 50	158.714 (30.0)	99.282 (18.0)		59.080 ( 9.0)	236.608 (43.2)	551.800 (100)
1851 - 53	135.830 (14.3)	312.553 (38.0)		19.303 ( 2.3)	455.507 (48.0)	907.667 (100)
1856 - 60	128.568 (22.7)	127.832 (22.6)	8.793 ( 1.6)	27.700 ( 4.9)	192.031 (33.9)	566.472 (100)

1858 年はガラツのみ。1859・60 年はブライラのみ。

典拠) [1840 年代] M. Sauer, "Österreich und die Sulina Frage, 1829- 1854 (I) (II)", *Mitteilungen des österreichischen Staatsarchivs*, Bd. 40, 1987, Bd. 46, 1990, S. 137. [1850 年代] Gt. Britain, *Parliamentary Papers*, 1857- 58, Vol. LVIII- 361 (2447), pp. 173- 176.; P. Cernovodeanu, op. cit., p. 521; P. Cernovodeanu/ B. Marinescu, op. cit., pp. 716- 717.

## ② 輸出

他方、輸出総額は 1830 - 40 年代前半を通じて 20 - 30 万ポンドから 80 - 100 万ポンドへと上昇、続く 1840 - 50 年代前半には 100 万ポンド前後の水準を維持するが、1847 年には 200 万ポンドを記録している。品目構成を見ると、家畜・動物由来産品は当初中核であったが年々減少し、ワラキアの場合、1833 年で 48 %、50 年で 23 %、58 年で 10 %まで後退している。<sup>(17)</sup> 他方、オスマン向け穀物供給義務の解消・イギリス穀物法の撤廃を背景として、穀物が上昇し、なかでも小麦・トウモロコシ *maize/ indian corn* は、モルダヴィア輸出の 60 - 80 %、ワラキア輸出の 30 - 40 %を占めた。<sup>(18)</sup> その取引総量は、小麦単独ではともかく、穀物合計では南部ロシアに匹敵する (表 01)。<sup>(19)</sup> 輸出市場の編成を見ると、巨大な消費人口を擁する宗主国トルコが全体の 70 %を吸収し、周辺のパルカン

・地中海諸国(イタリア・フランス)が30%前後を占める。<sup>(20)</sup>だがオーストリア向け輸出の成長も著しく、1830年には全体の6%程度であったが、1841年で4,140,000グルデン、42年で5,575,100グルデン、43年で6,435,278グルデンへと増大し、1844年には全体の19%を占めた。<sup>(21)</sup>だが1850年代にはイギリス市場が急速に伸張し、最大の販路となっている。<sup>(22)</sup>

農業産品の仕向け先であるが、小麦の場合、<sup>(23)</sup>1840年代には宗主国トルコが依然として重要なが、南欧諸港(リヴォルノ・ジェノヴァ・マルセイユ)も小計50%前後を占める。だがこれらの中継諸港に流入した穀物は、イギリス穀物関税の障壁を回避するため滞留したにすぎず、最終的にはイギリス市場に向かったとされる(経由地貿易 deposit trade)。<sup>(24)</sup>現に1846年に穀物法が撤廃され、もはや中継諸港経由の間接貿易が不要となった40年代後半にはイギリス向けが急速に台頭し、50年代前半には30-40%を占めた(表02)。<sup>(25)</sup>なおオーストリア諸港(トリエステ・ヴェネツィア)は、1840-50年代を通じて10-20%の範囲で推移し、イギリス穀物法撤廃の影響は必ずしも認められず、あくまで国内消費のための取引であったと推定される。またトウモロコシの場合、オスマン帝国の比重は20%前後にとどまり、むしろオーストリア諸港が50%、南欧諸港が20%を占めたが、1840年代後半にはイギリス市場が単独で50-60%を占めた。トウモロコシの場合、オーストリア・南欧諸港ともイギリス向け輸出の中継地点として機能していたのである。

全体としてルーマニア市場は1830年代以降オスマン帝国経済から離脱し、オーストリア・ドナウ河商業圏の一角を構成するとともに、40年代以降はイギリス中心の世界市場に連結しつつあったと言えよう。このなかでオーストリアのルーマニア向け製品輸出は、その支払をルーマニアのイギリス向け小麦輸出＝黒字獲得によって保証される関係にあり、したがってオーストリアがルーマニア向け輸出を加速してゆくには、ルーマニアのイギリス向け穀物輸出の成長が鍵となった。

## (2) 運輸活動

次にオーストリアのモルダヴィア・ワラキア貿易を牽引する運輸活動を検討しよう。オーストリアからルーマニア市場に接続する手段としては、ドナウ河経由の陸路(河川航行を含む)、アドリア海経由の海路が存在するが、後者は拙稿にて検討した故、ここでは前者の汽船事業を確認したい。

### i) 第一ドナウ汽船会社の創業と成長

#### ① 運行航路の整備

ドナウ河における水運事業の試みは18世紀から存在するが、常に一定速度の水流にさらされる河川航行の場合、自律的な推進機関が無い限り、安定した操船は困難であった。だが1807年におけるフルトン Robert Fulton のハドソン河汽船航行(ニューヨーク＝オールバニー間230km)は、ドナウ河汽船事業の可能性を開くことになった。<sup>(26)</sup>1813年6月20日の勅令はドナウ河航行事業の特許制度を発表したが、セルビア蜂起(1804-17年)によってドナウ河中流の政情は安定せず、その終息をまって特許獲得競争が本格化する。1818年にはドイツ系ハンガリー人技師ベルンハルト Anton Bernhard、フランス貴族レオン Meras de St. Leon＝技師ジラルー Phillipp Henri de Girard が相次いで試験運行を実施し、同年12月31日に両者に対して15年期限の特許が認定された。1823年4月14日にはドナウ汽船事業に関する最初の株式会社が創設されたが、蒸気機関の効果には金融業界・投資家層の懐疑も依然根強く、資金調達の難航から両者の事業は間もなく中断している。<sup>(27)</sup>

その後1828年にドイツ連邦で局地的な関税同盟が鼎立し、ザクセン経由の内陸通商を代替する経路が模索されるなか、イギリスの仲介業者アンドリュース John Andrews＝技師プリチャード Joseph Prichard は、1829年1月24日の株式募集・同年3月13日の株主総会を経て株式企業「第一ドナウ



図 01 ドナウ河・鉄門



典拠) K. Peucker, "The Regulation of the Iron Gates", *The Geographical Journal*, Vol. 8, 1896, p. 604

汽船会社「Erste Donau- Dampfschiffahrts- Gesellschaft (DDSG)」を設立する。両名は同年9月1日の特許によってドナウ河における汽船建造・航路運行の排他的独占権を15年期限(1845年満了)で認可され、まず同月17日にはオーストリア領内での特権を、続く1831年4月22日にはハンガリー領内での特権を、順次同社に移管した。<sup>(28)</sup>以後同社のもとで汽船航路の整備が進められる。

まず1830年にオーストリア・ハンガリー両国の首都ウィーン＝ペスト区間300kmの試験運行が実施されたが、両都は陸上輸送での48時間を大幅に短縮する14時間30分で結ばれ、ドナウ河における汽船運行の効果が証明された。このため1831年2月から当該区間の定期運行が開始される。続く1832年にはペスト＝セムリン Semlin (ゼムン Zemun) 区間400kmの定期運行が開始された。<sup>(29)</sup>また1834年にはハンガリー領内を越えてセムリン＝ガラツ区間が、さらにドナウ河口を越えてガラ

図02 ドナウ河口デルタ地帯



典拠) J. Stokes, "The Danube and its Trade", *Journal of the Society of Arts*, Vol. 38, 1890, p. 560

ツ＝イスタンブール＝スミルナ区間が、順次開設された。<sup>(30)</sup> 以上の幹線航路を基軸として、黒海方面では 1835 年にガラツ＝オデッサ航路が、<sup>(31)</sup> 地中海方面では 1839 年にサロニカ・キオス島・ロードス島・キプロス島への航路が開設され、またアレクサンドリア航路も運行された。<sup>(32)</sup> かくして同社はドナウ河・黒海を越えてレヴァント全域に活動範囲を拡大したのである。

またドナウ河上流については、南ドイツ諸邦との連携が検討された。他方、バイエルン王国では、国王ルートヴィヒ一世（在位 1825 - 48 年）の主導で、1836 年に「王立バイエルン・ヴェルテンベルク・ドナウ汽船会社」Kgl. Bayerisch- Württembergische Donaudampfschiffahrtsgesellschaft が創業し、レーゲンスブルク＝ウルム区間の運行を開始したが、以後ウルム以南の航路延長が課題となっていた。かくして両社とも提携関係を求め、1836 年 11 月 25 日の企業協定によってリンツでの相互乗継を確認し、ウルム＝リンツ間はバイエルンが、リンツ＝ウィーン間はオーストリアが、汽船航路を管轄することで合意した。かくして北海＝ライン河＝ドナウ河が連結したのである。<sup>(33)</sup>

だがドナウ河航行にはいくつかの自然的・地形的な問題が存在した。ドナウ河は川幅・水深の点から二つに区分でき、第一は、雪解け水が豊富な春・夏期を除けば、基本的に河川向け船舶のみ航行可能な上・中流域から下流域までの区間、第二は一年を通じて海洋向け船舶が航行可能な下流から河口までの区間（いわゆる「海洋ドナウ」maritime Danube）であり、ワラキア公国の港湾都市ブライラ Braila がその境界に位置する。このうちドナウ河中流では、オーストリア・オスマン国境に位置するオルソヴァ Orsova 近郊の難所「鉄門」Eisernes Tor/ Iron Gate の存在が障害であった。当該流域はトランシルヴァニアとモルダヴィア・ワラキアを分断するカルパチア山脈の西端に沿った溪谷を蛇行し、川幅が狭い上に水流は速く、また川中には巨大な岩石が鎮座するなど、船舶航行の難所として知られ（図 01）、安定した船舶航行の実現には当該流域の整備が課題であった。<sup>(34)</sup>

またドナウ河下流については、海洋ドナウ・黒海を接続するドナウ河口デルタ地帯の砂州堆積が問題となる。ドナウ河口には、北端からキリア Kilia・スリナ Sulina・聖ジョージ St. George の三大

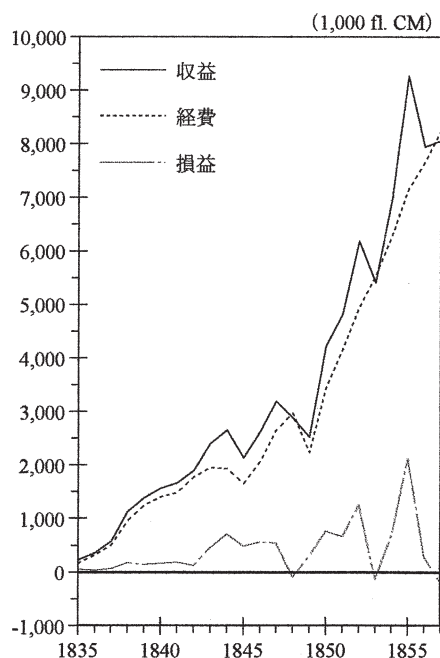
水道 Channel が存在するが、このうちキリア・聖ジョージ水道は水深 6 フィート程度にとどまり、最も広幅で水深 7－11 フィートのスリナ水道が船舶航行の動脈であった（図 02）。当該水道を通航できる船舶は概ね 150 トン・クラスを上限とし、その安全航行には最低 11 フィートの水深が必要であったとされるが、ヨーロッパ随一の大河であるドナウ河の場合、アルプス山系の雪解けによって上流から運ばれてくる土砂の総量も尋常ではなく、適正な水深を維持するには定期的に堆積土砂を除去する浚渫工事が不可欠であった。<sup>(35)</sup> だがドナウ河口の三大水道は、1812 年のブカレスト条約・1826 年のアッケルマン条約・1829 年のアドリアノーブル条約によって順次ロシアの管理下に入っており、したがって最低水深の確保にはロシア当局の動きに留意することが必要になった。ちょうどオスマン帝国が両海峡の支配によって黒海貿易を規定したとすれば、ロシアは「ドナウ河口の女主人」mistress of the mouth of the Danube としてドナウ河貿易を左右する立場にあったのである。<sup>(36)</sup>

## ② 保有汽船の拡充

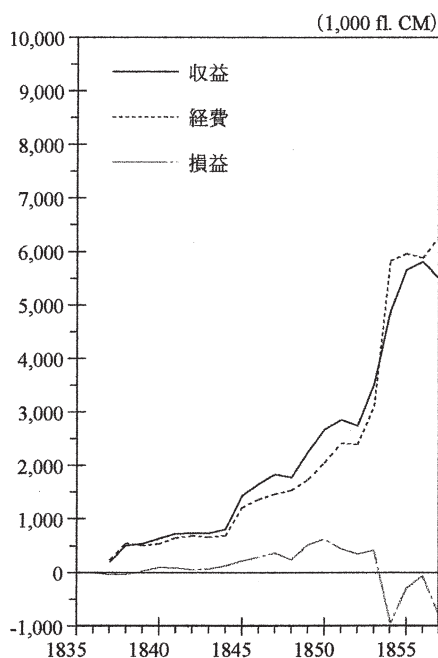
同社は 1831 年のウィーン＝ペスト区間の運行に伴い、最初の汽船「フランツ一世号」Franz I（60 馬力）を配備した。続く 1832 年のペスト＝セムリン区間の開設によって保有船舶の拡充が急務となったため、新型汽船 2 隻（38・50 馬力）がイギリスの造船会社「ラストン」Ruston に、そのエンジンは「ブルトン・ワット社」Boulton Watt & Co. に発注された。1833 年には 3 隻が発注され、合計 6 隻体制となった。1834 年におけるドナウ河口＝イスタンブール＝スミルナ航路の開設は、従来の河川交通とは異なる海上交通の開始を意味し、まず 1833 年就航の海洋船「マリア・ドロテア号」Maria

図 03 オーストリア海運会社：経営状況

① 第一ドナウ汽船会社



② ロイド汽船会社



典拠) J. Hain, *Handbuch der Statistik des Österreichischen Kaiserstaates*, 2Bde., Wien, 1852- 53, Bd. 2, S. 416; K. K. Direktion der administrativen Statistik, *Tafeln zur Statistik der österreichischen Monarchie*, Neue Folge Bd. 3 (für die Jahre 1855- 57), Wien, 1861.



Dorothea (70 馬力) がイスタンブール＝スミルナ間に、次いで「フェルディナント号」Ferdinand (100 馬力) がガラツ＝イスタンブール間に、投入された。<sup>(37)</sup> ドナウ河上流・中流では、小型の「パンノニア号」Pannonia (36 馬力)・「ナドア号」Nador (40 馬力) がプレスブルク＝ペスト間、「フランツ 1 世号」がペスト＝コツラ Cozla 間、「アルゴ号」Argo が鉄門＝ガラツ間で就航した。三月前期を通じて同社の保有汽船は、海洋船 Seeschiffe が 6 隻、河川船 Fließschiffe が 47 隻まで拡大した。<sup>(38)</sup>

以上の航路・船舶整備に必要な資金を調達するため、同社は設立当初 1829 年に株式資本 100,000 グルデン (500 グルデン×200 株) を発行したが、その後の航路延長・船舶拡充によって建造経費の調達は不可欠となり、1830 年代を通じて段階的に新株発行＝増資が行われている。<sup>(39)</sup> この結果、資本総額は、1833 年で 268,275 グルデン、34 年で 588,000 グルデン、35 年で 735,000 グルデン、36 年で 1,102,500 グルデン、37 年で 2,205,000 グルデン、39 年で 3,150,000 グルデン、40 年で 3,811,500 グルデン、41 年で 4,200,000 グルデンとなっており、10 年ほどで 40 倍に膨張している。三月革命前夜の 1847 年には 6,300,000 グルデンに達した。また 1842 年以降、社債発行も実施され、当初は総額 100 万グルデン程度であったが、革命前夜には 300 万グルデン近い額面で発行されている。<sup>(40)</sup>

### ③ 海運競争の激化：事業収入の低迷

これに対して営業収益の動向を見れば (図 03 ①)、航路拡大に伴う貨物・旅客輸送の上昇によって、1830 年代後半を通じて着実に上昇している。だが上述した船舶増強に伴う経費膨張を大幅に上回るまでには行かず、1840 年代初頭にかけて純益は停滞しているのが現状であった。

営業収入が鈍化した背景としては、開設航路における同業他社の登場を指摘しうる。ドナウ河口＝地中海航路に関しては、伝統的なギリシア商人の活動に加えて、各国資本が次々と参入し、激しい国際競争が発生していたのである。まずオスマン帝国では 1840 年に民間資本「トルコ会社」Turkish Company がイスタンブール＝トラブゾン航路を開設したが、オスマン政府は、国内航路における自国海運の活動を保護するため (カボタージュ cabotage)、当該航路における外国業者の乗入を禁止している。<sup>(41)</sup> またロシアではオデッサ拠点の「黒海汽船会社」Black Sea Steamship Company が 1833 年に創業し、イスタンブール航路を運行したほか、1846 年にはガラツ航路を開設した。<sup>(42)</sup> 他方イギリスでは、インドとの貿易経路として伝統的な喜望峰ルートに代わる新たな地中海ルートの開拓が進むなか、1834 年には「ペニンシュラー汽船会社」Peninsular Steam Navigation Co. がイベリア半島を周回するイギリス＝ジブラルタル航路を開設、1839 年には「ペニンシュラー・オリエント汽船会社」Peninsular and Oriental Steam Navigation Co. に改組し、地中海航路に参入したのである。<sup>(43)</sup>

加えてオーストリア国内には、トリエステを拠点とするレヴァント航路が存在した。既にナポレオン戦争後の 1818 年、イギリスの造船技師モルガン William Morgan がトリエステ＝レヴァント間の汽船建造・航路運営の特権を獲得したが、その特許期間が満了する 1836 年には K・ブルック Karl Bruck が「ロイド汽船会社」Lloyd Dampfschiffahrts- Gesellschaft を創設している。同社は 1837 年からトリエステ＝イスタンブール航路を運行したほか (表 03)、平行してスミルナ、アレクサンドリアなど運行航路を拡大し、第一ドナウ汽船会社のレヴァント航路体系と競合関係にあったのである。ロイド汽船会社の経営収入は、60%以上がレヴァント航路によるものであった (表 04)。<sup>(44)</sup>

オーストリア二社の営業収支を見ると (図 03)、全体として第一ドナウ汽船会社の経営規模が大きく、1840 年代を通じて 200－300 万グルデンの収益を獲得している。対してロイド汽船会社の収益は 40 年代前半には 100 万グルデン未満にとどまるが、40 年代後半には 200 万グルデン近くまで倍増している。だが両社とも創業当初は必要経費も上昇し、営業収益が安定するのは、第一ドナウ汽船会社の場合で 1840 年代初頭、ロイド汽船会社の場合は 40 年代後半になってからである。なお

1848 年革命の影響を見ると、前者の場合、1848 年 6 月のルーマニア革命、1849 年のハンガリー独立戦争、及びロシア軍の介入によってドナウ河流域が戦場となり、営業収支は赤字となった。<sup>(45)</sup>だが後者の損害は短期・軽微にとどまり、むしろ収益は 300 万グルデンまで急増している。

## ii) ルーマニア海運活動とオーストリア海運資本

次に視点を換え、ルーマニア海運活動に占めるオーストリア海運資本の位置を見よう。

### ① 船籍内訳

まずルーマニア両国の貿易拠点ガラツ（モルダヴィア）・ブライラ（ワラキア）両港における寄港船舶の隻数を見ると（表 05 ①）、1830 年代後半－40 年代を通じて、1840－41 年のエジプト事変に

表 03 オーストリア汽船会社：主要航路 1840 年代

#### ① 第一ドナウ汽船会社

	出発地	経由	目的地	出発日	帰還日	行程
1	Istanbul	Dardanelles/ Smyrna/ Scala Nova/ Rhodos/ Castel Rosso/ Larnaka/ Beyrout/ Jaffa	Alexandria	3 週間毎		
2	Istanbul		Salonica	10・20・30 日		
3	Istanbul		Odessa	毎週火曜		32 時
4	Istanbul	Giurgewo/ Orsova/ Semlin/ Pest	Wien	毎週月曜	隔日	18 時
5	Wien	Pest/ Semlin/ Orsova/ Giurgewo/ Galatz/ Kustendje/ Varna	Istanbul	隔日		12 日
6	Wien		Linz	隔日		10 時

#### ② ロイド汽船会社

	出発地	経由	目的地	出発日	帰還日	行程
1	Istanbul	Dardanelles/ Smyrna/ Chio/ Rhodos	Alexandria	月 2 回		
2	Alexandria	Rhodos/ Chio/ Smyrna/ Dardanelles	Istanbul	月 2 回		
3	Istanbul	Dardanelles/ Smyrna	Syra	5・20 日		6 日
4	Syra	Smyrna/ Dardanelles	Istanbul	1・11・21 日	7・17・27 日	6 日
5	Trieste	Ancona/ Corfu/ Patras/ Athene	Syra	1・16 日	4・19 日	8 日
6	Syra	Athene/ Patras/ Corfu/ Ancona	Trieste	4・19 日	1・16 日	6 日
7	Trieste		Ancona	8・24 日	10・26 日	16 時
8	Trieste	Lisain/ Zara/ Sebenico/ Spalatro/ Lesins/ Curzola/ Ragusa	Cattaro	5・20 日	11・26 日	14 日
9	Trieste		Venice	火・木・土	月・水・金	9 時

典拠) J. MacGregor (ed.), *Commercial Statistics*, London, 1850, Vol. 2, pp. 395- 396. 地名は英語表記を含む。

表 04 ロイド汽船会社：海運活動の領域編成

#### ① 運行船舶

(隻)

	レヴァント	ドナウ・黒海	アドリア・地中海	国内沿海	累 計
1837－40	32 (16.6)		18 (9.3)	143 (74.1)	193 (100)
1841－45	65 (19.0)	7 (2.0)	52 (15.2)	220 (64.1)	343 (100)
1846－50	182 (24.3)	123 (16.4)	129 (17.2)	317 (42.3)	750 (100)
1851－55	228 (19.6)	152 (13.0)	134 (11.5)	652 (56.0)	1,165 (100)
1856－57	297 (17.4)	133 (7.8)	184 (10.8)	1,090 (64.0)	1,703 (100)

#### ② 海運収入

(1,000 fl. CM)

	レヴァント	ドナウ・黒海	アドリア・地中海	国内沿海	累 計
1837－40	387 (69.7)		20 (3.6)	149 (26.8)	555 (100)
1841－45	566 (61.3)	68 (7.4)	95 (10.3)	194 (21.0)	923 (100)
1846－50	980 (52.1)	466 (24.8)	163 (8.7)	274 (14.6)	1,882 (100)
1851－55	1,978 (52.5)	655 (17.4)	250 (6.6)	882 (23.4)	3,766 (100)
1856－57	2,854 (53.3)	1,030 (19.3)	275 (5.1)	1,192 (22.3)	5,350 (100)

典拠) J. Hain, a. a. O., Bd. 2, S. 416; *Tafeln zur Statistik*, Neue Folge Bd. 1 (für die Jahre 1849- 51), Bd. 2 (für die Jahre 1852- 54), Bd. 3 (für die Jahre 55- 57), Wien, 1858, 1859, 1861.

伴う下落を経ながら、年間1,000隻前後から1,500隻前後の水準まで概ね1.5倍に成長している。<sup>(46)</sup> その船籍内訳を見ると、1830年代後半には宗主国オスマン帝国が全体の30%以上を占めて最大であったが、1840年代に入るとギリシアが全体の40%前後を占めて首位となった。ギリシア商人は近世を通じてオスマン帝国のルーマニア海運活動を媒介し、現地の取引慣習・商業事情に精通していたのみならず、オデッサ拠点のギリシア商社がドナウ河航路を開設、さらにはギリシア商人自身がドナウ河下流諸港に移住するなど、ルーマニア海運活動をさらに拡大したのである。しかも1830年のギリシア王国独立によって、これまでオスマン臣民として活動してきたギリシア商人は、今やギリシア国民として活動することになったから、登録船籍の中心はオスマン帝国からギリシアへと移行したのである。<sup>(47)</sup> これに対してヨーロッパ諸国の相対的な比重は低いが、1830年代後半にはサルディニア、1840年代前半にはロシア、1840年代後半にはオーストリアが、それぞれ10%の水準を超えた。他方、イギリス商船は1830-40年代前半まで全体のわずか1%前後にすぎなかったが、1840年代後半から10%近い水準まで上昇している。<sup>(48)</sup> この点は1846年の穀物法撤廃に伴うルーマニア穀物輸入の拡大を表している。

他方、重量を見れば(表05②)、ギリシア・オスマン・イタリア船籍では隻数比に対して重量比が低く、1840年代後半のイギリスも同様である。これに対して、オーストリアは隻数比に対して重量比が高く、1840年代のロシア、50年代のイギリスも同様となっている。この点は1隻あたり船体規模・積載能力においてオーストリアが上回っていること、すなわち地中海諸国では伝統的な小型木造帆船が主流であったのに対して、遠隔の西欧諸国やオーストリアでは新たな大型鉄製汽船が普及したことを示唆する。

そこで寄港船舶を推進手段の観点から整理すれば(表06)、帆船全体におけるオーストリア帆船の比重は全体におけるオーストリア商船の地位と比べて大差ないものの、汽船ではオーストリアの独壇場となっており、1840-50年代前半まで100%、50年代後半にはフランス・ロシア汽船も参入するが、オーストリアの比重は隻数で70-80%、重量では80-90%程度を維持している。またルーマニア寄港船舶における推進手段の編成を見れば、全体の90%以上は隻数・重量とも帆船に依存し、汽船の比重は低い。だがオーストリアの場合、汽船が隻数の20-40%、重量の40-60%を占めた。オーストリアのルーマニア海運を支えたのは何よりも汽船事業だったのである。

表05 ルーマニア海運活動：船籍内訳

① 隻数 (隻)							
	トルコ	ロシア	オーストリア	ギリシア	サルディニア	イギリス	合計
1837-40	357 (32.8)	77 (7.1)	88 (8.1)	332 (30.5)	139 (12.8)	10 (0.9)	1,090 (100)
1841-45	224 (22.6)	101 (10.2)	62 (6.2)	426 (42.9)	89 (9.0)	14 (1.4)	993 (100)
1847-50	329 (20.1)	92 (5.6)	156 (9.5)	726 (44.3)	76 (4.6)	131 (8.0)	1,640 (100)
1851-55	244 (11.4)	42 (2.0)	186 (8.7)	1,129 (52.6)	70 (3.3)	180 (8.4)	2,146 (100)
1856-60	362 (14.1)	35 (1.4)	269 (10.5)	979 (38.1)	135 (5.3)	245 (9.5)	2,570 (100)
② 重量 (1,000トン)							
	トルコ	ロシア	オーストリア	ギリシア	サルディニア	イギリス	合計
1847-50	46.5 (16.8)	18.0 (6.5)	38.0 (13.7)	124.5 (44.8)	10.4 (3.8)	20.8 (7.5)	277.7 (100)
1851-55	38.1 (9.7)	7.4 (1.9)	43.4 (11.0)	218.6 (55.5)	10.5 (2.7)	31.9 (8.1)	393.8 (100)
1856-60	46.2 (10.5)	4.6 (1.1)	82.2 (18.7)	161.3 (36.7)	22.9 (5.2)	53.3 (12.1)	440.0 (100)

典拠) [1837-45年] C. A. Vachalopoulos, "Données statistiques sur la prédominance du potentiel hellénique dans la navigation et le commerce au bas-Danube (1837-1858)", *Balkan Studies*, Vol. 21, 1980, pp. 109-110. [1847-60年] J. F. Wolfbauer, *Die Donau und ihre volkswirtschaftliche Bedeutung*, Wien, 1880, S. 156-159. なお1847-50年はドナウ河口出航の有貨船舶。



表 06 ルーマニア海運活動：船籍・船種内訳

a) 寄港船舶におけるオーストリア船籍比率

① 隻数

(隻)

	帆 船		汽 船		合 計	
	オーストリア	全 体	オーストリア	全 体	オーストリア	全 体
1847 - 50	119 ( 7.4)	1,603 (100)	37 (100)	37 (100)	156 ( 9.5)	1,640 (100)
1851 - 55	155 ( 7.3)	2,115 (100)	31 (100)	31 (100)	186 ( 8.7)	2,146 (100)
1856 - 60	161 ( 6.7)	2,419 (100)	108 (71.5)	151 (100)	269 (10.5)	2,570 (100)

② 重量

(1,000 トン)

1847 - 50	25.6 ( 9.7)	265.2 (100)	12.4 (100)	12.4 (100)	38.0 (13.7)	277.7 (100)
1851 - 55	32.7 ( 8.5)	383.2 (100)	10.6 (100)	10.6 (100)	43.4 (11.0)	393.8 (100)
1856 - 60	39.8 (10.0)	398.4 (100)	42.3 (82.3)	51.4 (100)	82.2 (18.7)	440.0 (100)

b) オーストリア船籍における船種比率

① 隻数

(隻)

	オーストリア			全 体		
	帆 船	汽 船	合 計	帆 船	汽 船	合 計
1847 - 50	119 (76.3)	37 (23.7)	156 (100)	1,603 (97.7)	37 ( 2.3)	1,640 (100)
1851 - 55	155 (83.3)	31 (16.7)	186 (100)	2,115 (98.6)	31 ( 1.4)	2,146 (100)
1856 - 60	161 (59.9)	108 (40.1)	269 (100)	2,419 (94.1)	151 ( 5.9)	2,570 (100)

② 重量

(1,000 トン)

1847 - 50	25.6 (67.4)	12.4 (32.6)	38.0 (100)	265.2 (95.5)	12.4 ( 4.5)	277.7 (100)
1851 - 55	32.7 (75.3)	10.6 (24.4)	43.4 (100)	383.2 (97.3)	10.6 ( 2.7)	393.8 (100)
1856 - 60	39.8 (48.4)	42.3 (51.5)	82.2 (100)	398.4 (90.5)	51.4 (11.7)	440.0 (100)

典拠) J. F. Wolfbauer, *a. a. O.*, S. 156- 159.

## ② 目的地内訳

なお出港船舶の目的地 **destination** であるが(表 07)、隻数・重量とも、1840 年代を通じてオスマン帝国向けが 40 %以上を占め、喫領トリエステ・ヴェネツィアをはじめとする地中海諸港向けも一定の比重を占める。それより注目すべきはイギリス向け船舶の急増であり、1840 年代後半 - 50 年代初頭にかけて、隻数では全体の 13 %から 37 %まで、重量では概ね 20 %から 40 %まで上昇している。だが上述の如くイギリス商船はルーマニア寄港船舶の 10 %未満にすぎなかったのであり、にもかかわらずルーマニア出港船舶の 10 %以上・最大 40 %がイギリスに向かっている事実は、イギリス船籍以外の第三国船がルーマニアの対英貿易を仲介していたことを物語っている。

他方、オスマン帝国諸港・ルーマニア諸港におけるオーストリア商船の海運活動を見れば(表 08)、隻数・貨物総額において、外国から入港、あるいは外国へと出港した船舶が、オーストリア本国から入港、あるいはオーストリア本国へと出港した船舶を大幅に上回っており、とりわけルーマニア諸港ではこの傾向が強い。この点は、レヴァント海運事業に従事するオーストリア商船が、オーストリア本国との二国間貿易にとどまらず、第三国との中継貿易を媒介していたことを意味する。

かくして、イギリス向けルーマニア産品輸出を媒介した第三国船としては、レヴァント世界で中継貿易を展開するオーストリア商船が重要な役割を果たしたと推定される。<sup>(49)</sup> オーストリアは、イギリス向け穀物輸出を媒介しながらモルダヴィア・ワラキアの黒字獲得を促進し、これによって自身のモルダヴィア・ワラキア向け製品輸出を保証するとともに、ドイツ関税同盟に対抗した独自のドナウ経済圏を開拓したと言えよう。対するイギリスは、穀物法の撤廃によって穀物輸入を拡大するなか、オーストリア海運の中継機能に依存することによって、ロシア黒海貿易から脱却した新たな穀物市場を確保したのである。だがイギリスは航海条令によって第三国船の中継貿易を規制しており、オーストリア商船がイギリス向け中継貿易に専念するには、その克服が課題であった。

表 07 ルーマニア海運活動：出港船の目的地 Destination

## ① 船舶総数

(隻)

	イズタンブール	トリエステ ヴェネツィア	ジェノヴァ マルセイユ リヴォルノ	イギリス	合 計
1843 - 45	585 (46.4)	239 (19.0)	293 (23.3)	27 ( 2.1)	1,260 (100)
1846 - 50	601 (39.5)	193 (12.7)	221 (14.5)	201 (13.2)	1,521 (100)
1852	515 (29.3)	483 (27.5)	129 ( 7.3)	650 (37.0)	1,756 (100)
1856 - 60	632 (39.9)	225 (14.2)	273 (17.2)	313 (19.7)	1,585 (100)

## ② 貨物重量

(1,000 トン)

1843 - 45	88.3	49.4	62.9	5.9	
1846 - 49	92.6 (34.3)	38.6 (14.3)	45.2 (16.8)	51.9 (19.2)	269.8 (100)
1852	77.1 (25.7)	74.8 (25.0)	24.6 ( 8.2)	119.6 (39.9)	299.6 (100)
1857 - 60	71.2 (35.0)	27.8 (13.6)	46.2 (22.7)	58.6 (28.8)	203.7 (100)

1847年・58年は除く。隻数の1859年・60年、重量の1857-60年はブライラのみ。

典拠) H. Hajnal, *The Danube: Its Historical, Political and Economic Importance*, Hague, 1920, p. 155; P. Cernovodeanu/ B. Marinescu, op. cit., pp. 713- 714; Gt. Britain, *Parliamentary Papers*, 1857- 58, Vol. LVIII- 361 (2447), pp. 173- 176; 1862, Vol. LVII- 495 (3067), pp. 243, 245.

表 08 オーストリア海運活動：出港地・目的地

## a) トルコ諸港

## ① 入港

	数量 (隻)			金額 (1,000 fl. CM)		
	本国より	外国より	合 計	本国より	外国より	合 計
1841 - 45	187 (16.4)	516 (45.3)	1,139 (100)	6,728 (15.3)	37,282 (84.6)	44,050 (100)
1846 - 47	173 (13.1)	473 (35.8)	1,320 (100)	7,485 (21.3)	27,579 (78.7)	35,064 (100)
1851 - 55	216 ( 9.5)	819 (36.0)	2,275 (100)	5,841 (11.9)	43,249 (88.1)	49,090 (100)
1856 - 59	511 (19.7)	1,845 (71.2)	2,592 (100)	10,103 (13.7)	63,481 (86.3)	73,584 (100)

## ② 出港

	本国行き	外国行き	合 計	本国行き	外国行き	合 計
1841 - 45	193 (16.8)	483 (42.1)	1,147 (100)	4,165 (11.9)	30,887 (87.9)	35,125 (100)
1846 - 47	214 (16.2)	419 (31.8)	1,317 (100)	4,364 (13.8)	27,269 (86.2)	31,633 (100)
1851 - 55	255 (10.7)	888 (37.3)	2,383 (100)	3,700 ( 9.7)	34,345 (90.3)	38,045 (100)
1856 - 59	491 (19.7)	1,712 (68.6)	2,495 (100)	12,369 (17.3)	58,965 (82.7)	71,335 (100)

## b) ルーマニア諸港

## ① 入港

	数量 (隻)			金額 (1,000 fl. CM)		
	本国より	外国より	合 計	本国より	外国より	合 計
1841 - 45	8 (11.6)	61 (88.4)	69 (100)	46 ( 2.7)	1,680 (97.3)	1,726 (100)
1846 - 47	7 ( 6.7)	89 (84.8)	105 (100)	41 ( 1.0)	4,240 (99.1)	4,280 (100)
1851 - 55	4 ( 4.3)	88 (93.6)	94 (100)	61 ( 1.4)	4,427 (99.3)	4,458 (100)
1856 - 59	3 ( 1.0)	294 (95.8)	307 (100)	17 ( 0.3)	5,675 (99.7)	5,692 (100)

## ② 出港

	本国行き	外国行き	合 計	本国行き	外国行き	合 計
1841 - 45	42 (34.1)	79 (64.2)	123 (100)	270 (16.3)	1,388 (83.7)	1,659 (100)
1846 - 47	36 (19.1)	102 (54.3)	188 (100)	293 ( 8.7)	3,062 (91.3)	3,355 (100)
1851 - 55	198 (65.8)	88 (29.2)	301 (100)	2,912 (73.4)	1,055 (26.6)	3,967 (100)
1856 - 59	67 (15.5)	331 (76.6)	432 (100)	730 (12.2)	5,233 (87.8)	5,963 (100)

合計は不明を含む。

典拠) K. K. Direktion der administrativen Statistik, *Tafeln zur Statistik der österreichischen Monarchie*, Neue Folge Bd. 1 (für die Jahre 1849- 51), Bd. 2 (für die Jahre 1852- 54), Bd. 3 (für die Jahre 55- 57), Wien, 1858, 1859, 1861.

## 註

- (01) 紙幅節約のため、拙稿で提示した図表については再録を避け、以下注釈でその番号のみ示すことにしたい。
- (02) 前掲拙稿（2014年）、表5、表6①、表8①、同（2015年）、表03①、表04①。
- (03) 前掲拙稿（2014年）、表9a、表10①a、表11①a、同（2015年）、表07①a。
- (04) 前掲拙稿（2014年）、表9b、表10①b、表11①b、同（2015年）、表07①b。
- (05) 前掲拙稿（2014年）、表9c、表10①c、表11①c、同（2015年）、表07①c。
- (06) 前掲拙稿（2014年）、表5、表6②、表8②、同（2015年）、表03②、表04②。
- (07) 前掲拙稿（2014年）、表9a、表10②a、表11②a、同（2015年）、表07②a。
- (08) 前掲拙稿（2014年）、表9b、表10②b、表11②b、同（2015年）、表07②b。
- (09) 前掲拙稿（2014年）、表9c、表10②c、表11②c、同（2015年）、表07②c。
- (10) 御園生眞「19世紀前半のオーストリア＝ハンガリー間貿易——ハブスブルク帝国内の経済的統合に関する一考察——」獨協大学『経済学研究』第51巻1988年、36－38頁。
- (11) カニンガムの本国宛て報告は、ルーマニア公式統計が存在しない当時の貴重な情報とされている。S. Callimachi/V. Georgescu, “Une source anglaise relative au commerce sur le Danube (1837- 1838)”, *Revue roumaine d'histoire*, Vol. 3, 1964; P. Cernovodeanu, “An Unpublished British Source concerning the International Trade through Galatz and Braila between 1837 and 1848”, *Revue roumaine d'histoire*, Vol. 16, 1977; C. Buse, “Le commerce extérieur de la Moldavie par le port du Galati, 1837- 1847”, *Revue roumaine d'histoire*, Vol. 12, 1973, pp. 305- 306; G. Penelea, “Le commerce extérieur de la Valachie (1829- 1858)”, *Cahiers internationaux d'histoire économique et sociale*, Vol. 2, 1973.
- (12) 取引総額・品目内訳は、後述の輸出とも、拙稿「イギリス自由貿易とモルダヴィア・ワラキア」、小原豊志・三瓶弘喜編『西洋近代における分権的統合』東北大学出版会2013年、所収、244－245頁、表13、表14。
- (13) G. Zane, “Die österreichischen und die deutschen Wirtschafts- beziehungen zu den rumänischen Fürstentümern 1774- 1874”, *Weltwirtschaftliches Archiv*, Bd. 26, 1927, S. 267- 271. なおモルダヴィアの場合、1840年代の輸入統計ではオーストリア、ドイツ（ライプツィヒ）、トルコ、ロシアの動向のみ記載され、イギリスは1851年から登場する。
- (14) J. MacGregor (ed.), *Commercial Statistics*, London, 1850, Vol. 2, p. 59; T. Forester, *The Danube and Black Sea*, London, 1857, pp. 127- 128; R. R. Florescu, *op. cit.*, p. 68, n. 36.
- (15) J. D. F. Neigebaur, *Beschreibung der Moldau und Walachei*, Breslau, 1854, S. 253- 255. イギリスのヤッシー領事ガードナー Samuel Gardner の報告（1841年8月）によれば、モルダヴィア輸入総額の3分の2はオーストリア製品から成る。Gt. Britain, *Parliamentary Papers*, 1842, Vol. XLV- 261 (418), “Correspondence respecting the Operation of the Commercial Treaty with Turkey of August 16, 1838”, pp. 25- 26, 33- 34.
- (16) J. D. F. Neigebaur, *a. a. O.*, S. 255- 256; G. Zane, *a. a. O.*, S. 268- 269.
- (17) C. Ardeleanu, *op. cit.*, pp. 100- 107.
- (18) C. Ardeleanu, *op. cit.*, pp. 121- 122. 他の品目としては、トリエステ・マルセイユに大麻・亜麻・亜麻仁油、オーストリアに羊毛・ロウソク・蜂蜜・海産物、オデッサに葡萄酒・塩、オスマン本国に木材・食肉・獣脂・皮革・乳製品が、供給された。T. Forester, *op. cit.*, pp. 135- 136; P. Cernovodeanu/ B. Marinescu, “British Trade in the Danubian Ports of Galatz and Braila between 1837 and 1853”, *Journal of European Economic History*, Vol. 8, 1979, pp. 710- 711.
- (19) T. Forester, *op. cit.*, pp. 119- 123, 128- 129; P. Cernovodeanu/ B. Marinescu, *op. cit.*, pp. 709- 711; B. Marinescu, “Economic Relations between the Romanian Principalities and Great Britain (1848- 1859)”, *Revue Roumaine d'Histoire*, Vol. 3, 1964, pp. 272- 273; ; R. R. Florescu, *op. cit.*, p. 288; V. J. Puryear, “Odessa: Its Rise and International Importance, 1815- 50”, *Pacific Historical Review*, Vol. 3, 1934, pp. 210- 211; 拙稿「19世紀前半ロシア黒海貿易と南下政策——モルダヴィア・ワラキア支配の意義と限界——」『鳥取大学・教育センター紀要』第7号2010年、71－72頁。
- (20) C. Ardeleanu, *op. cit.*, pp. 111- 113.
- (21) J. D. F. Neigebaur, *a. a. O.*, S. 257- 259; G. Zane, *a. a. O.*, S. 275- 276.
- (22) ランベ・ジャクソンが提示する1853年のモルダヴィア輸入における各国比重は、オスマン帝国28%、イギリス36%となっている。J. R. Lampe/ M. R. Jackson, *Balkan Economic History, 1550- 1950: From Imperial Borderlands*



- to *Developing Nations*, Bloomington, 1982, p. 105. なおイギリス商務院の統計において「モルダヴィア・ワラキア」市場は1846年以降「オスマン帝国」から独立した項目として分離する。C. Ardeleanu, *op. cit.*, pp. 231, 235.
- (23) J. R. Lampe/ M. R. Jackson, *op. cit.*, pp. 103- 104.
- (24) S. E. Fairlie, “The Anglo- Russian Grain Trade 1815- 1861”, Ph. D. diss., University of London, 1959, pp. 171- 173; P. Herlihy, “Russian Grain and Mediterranean Markets, 1774- 1861”, Ph. D. diss., University of Delaware, 1966, pp. 19- 20.
- (25) P. Cernovodeanu/ B. Marinescu, *op. cit.*, pp. 716- 717, 720- 721; B. Marinescu, *op. cit.*, p. 276.
- (26) H. Hajnal, *The Danube: Its Historical, Political and Economic Importance*, Hague, 1920, pp. 120- 122.
- (27) Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (以下 DDSG), *Denkschrift der Ersten k. k. Donau- Dampfschiffahrts- Gesellschaft zur Erinnerung ihres fünfzigjährigen Bestandes*, Wien, 1881, S. 3- 4; K. Waldbrunner, *125 Jahre Erste Donau- Dampfschiffahrts- Gesellschaft, 1829- 1954*, Wien, 1954, S. 11- 12; H. Grössing (Hg.), *Rot- Weiss- Rot auf blauen Wellen: 150 Jahre DDSG*, Wien, 1979, S. 12- 20.
- (28) DDSG, *a. a. O.*, S. 7- 10; K. Waldbrunner, *a. a. O.*, S. 12- 15; H. Grössing (Hg.), *a. a. O.*, S. 21- 23.
- (29) K. Waldbrunner, *a. a. O.*, S. 15- 16; C. Ardeleanu, *op. cit.*, pp. 23- 24.
- (30) K. Waldbrunner, *a. a. O.*, S. 16- 17; C. Ardeleanu, *op. cit.*, pp. 24- 25.
- (31) K. Waldbrunner, *a. a. O.*, S. 17- 18; C. Ardeleanu, *op. cit.*, p. 28.
- (32) DDSG, *a. a. O.*, S. 22; K. Waldbrunner, *a. a. O.*, S. 18; C. Ardeleanu, *op. cit.*, p. 25.
- (33) DDSG, *a. a. O.*, S. 21, 32; K. Waldbrunner, *a. a. O.*, S. 21- 22.
- (34) K. Peucker, “The Regulation of the Iron Gates”, *The Geographical Journal*, Vol. 8, 1896.
- (35) H. Hajnal, *op. cit.*, pp. 53- 54; J. P. Chamberlain, *The Regime of the International Rivers: Danube and Rhine*, New York, 1923, pp. 27- 31; S. G. Focas, *The Lower Danube River: In the Southeastern European Political and Economic Complex from Antiquity to the Conference of Belgrade of 1948*, New York, 1987, pp. 205- 206.
- (36) J. P. Chamberlain, *op. cit.*, pp. 34- 35; C. Ardeleanu, *op. cit.*, pp. 210- 211.
- (37) K. Waldbrunner, *a. a. O.*, S. 15- 17; H. Grössing (Hg.), *a. a. O.*, S. 24- 37.
- (38) H. Hajnal, *op. cit.*, pp. 134- 135.
- (39) H. Hajnal, *op. cit.*, pp. 123- 124.
- (40) DDSG, *a. a. O.*, S. 84- 85.
- (41) H. Grössing (Hg.), *a. a. O.*, S. 51- 52. カボタージュ権については、小松香織「オスマン海運におけるカボタージュ権問題——英国汽船をめぐって——」『歴史人類』第29号2001年。
- (42) H. Hajnal, *op. cit.*, pp. 144- 145; P. Herlihy, *Odessa: A History 1794- 1914*, Cambridge, Mass., 1986, pp. 107- 108.
- (43) 小松香織「オスマン帝国末期の英国黒海汽船海運——『英国領事報告書』より——」『歴史人類』第26号1998年、128- 130頁、後藤伸『イギリス郵船企業P&Oの経営史 1840- 1914』勁草書房、2001年、47- 60頁。
- (44) J. R. Lampe/ M. R. Jackson, *op. cit.*, pp. 106- 107; 佐々木、前掲書、第五章、高田茂臣「オーストリア・ロイドの創業と発展」『経営論集』第16巻2008年。
- (45) DDSG, *a. a. O.*, S. 35- 36; H. Grössing (Hg.), *a. a. O.*, S. 54- 55.
- (46) V. Paskaleva, “Le rôle de la navigation à vapeur sur le bas Danube dans rétablissement de liens entre l’Europe Centrale et Constantinople jusqu’à la guerre de Crimée”, *Bulgarian Historical Review*, Vol. 4, 1976; C. A. Vacalopoulos, “Données statistiques sur la prédominance du potentiel hellénique dans la navigation et le commerce au bas- Danube (1837- 1858)”, *Balkan Studies*, Vol. 21, 1980, pp. 109- 110.
- (47) S. G. Focas, “The Greeks and Navigation on the Lower Danube, 1789- 1913”, A. E. Vacalopoulos/ C. D. Svolopoulos/ B. K. Kiraly (ed), *op. cit.*. 黒海貿易におけるギリシア商人の活動については、G. Harlaftis, “The Role of the Greeks in the Black Sea Trade, 1830- 1900”, L. R. Fischer/ H. W. Nordvik(ed.), *Shipping and Trade 1750- 1950*, Lofthouse, 1990; V. Kardasis, *Diaspora Merchants in the Black Sea: The Greeks in Southern Russia, 1775- 1861*, Lanham, 2001.
- (48) P. Cernovodeanu/ B. Marinescu, *op. cit.*, pp. 713- 714.
- (49) H. Pavelka, *a. a. O.*, S. 135- 140.

## 〔Ⅱ〕三月前期の権力構造

政策展開を考察する前に、皇帝フランツ一世 Franz I（在位 1804－35 年）・フェルディナント一世 Ferdinand I（在位 1835－48 年）治世のハプスブルク帝国の統治体制を確認しておこう。<sup>(01)</sup>

### ① オーストリア

本拠のオーストリアには、もともと集約的な諮問機関は存在せず、管轄領域の異なる専門機関が並立していたが、1826 年以降フランツ一世が病状悪化から、また 1835 年即位する新帝フェルディナントは精神疾患から、政務遂行が困難となると、実質的に高級官僚が国政を運営した。<sup>(02)</sup>

外交政策については、「宮内・国務庁」Haus- Hof- und Staatskanzlei が管轄し、宰相 Staatskanzler のメッテルニヒ（1809 年より外相、1821 年より宰相）が主導する。<sup>(03)</sup> とはいえ積極外交を支える国防政策は「国防省」Hofkriegsrat が所管するほか、その軍事予算を支弁する財政政策は「財務庁」Hofkammer＝財務長官 Präsident/ Finanzminister が担当し、1840 年代には革新派の財務長官キューベック Karl Friedrich Kübeck von Kübau（在任 1840－48 年）がこれを担当した。<sup>(04)</sup> だが財政運営の実権は、1829 年から勅命によって財政再建を進める「内務省」Hofkanzlei の手にあり、パーメン筆頭城伯 Oberstburggraf 出身の内務長官 Hofkanzler コロヴラート Franz Anton von Kolowrat- Liebsinsky（在任 1825－48 年）が統括した。<sup>(05)</sup> いずれもハプスブルク帝国の支配体制を維持する点では一致したが、その手段として、宰相メッテルニヒが反動外交・軍備拡張を、コロヴラートは財政再建・内政安定をそれぞれ重視し、しばしば対立する。このため帝位交代を契機として、1836 年 12 月に「国務会議」Staatskonferenz が設置されたが、メッテルニヒ、コロヴラート、ルートヴィヒ大公 Lutwig Joseph、皇弟フランツ・カール Franz Karl が常務委員を務め、依然として外務のメッテルニヒ、財務のコロヴラートという権力分担・相互対立の構図が続いた。<sup>(06)</sup>

なお 1848 年の三月革命に際して、メッテルニヒが退陣・亡命する一方、コロヴラートは新設の首相 Ministerpräsident（在任 3 月 20 日－4 月 29 日）に就任した。だが後者も短期で失脚し、同年 4 月の欽定憲法・7－9 月のウィーン立憲帝国議会＝農民解放を経て、シュヴァルツェンベルク内閣 Schwarzenberg（同年 11 月－52 年 4 月）のもとで「新絶対主義」Neoabsolutismus が成立する。

### ② ハンガリー王国

オーストリアを盟主とするハプスブルク帝国は、言語・宗教の異なる諸民族の複合国家であり、うちライタ河以東 transleithania のハンガリー王国はアジア系マジャール人の国家であるが、1526 年よりオーストリアと同君連合を形成し、対土防衛の拠点として、帝国領内のスラヴ系民族よりも特権的な地位を享受してきた。王国南部は 1541 年からオスマン帝国領域に帰属したが、1699 年のカルロヴィツ条約によって脱却、換言すれば以後は王国全体がハプスブルク帝国に従属した。<sup>(07)</sup>

その統治体制であるが、まず国王はオーストリア君主が兼任し、1687 年の王国議会決議・1723 年の国事詔書によってハプスブルク家が世襲する。現地の副王 Palatin/ Nádor には皇族が就任し、三月前期には皇帝フランツ一世の皇弟ヨーゼフ大公 Joseph Anton（在位 1796－1847 年）、その長子シュテファン大公 Stephan Franz Viktor（在位 1847－48 年）が務め、有力貴族から成る「総督会議」を主催した。またハンガリー王国議会は、中世の「金印勅書」Aurea Bulla（1222 年）によって国王の暴政に対する抵抗権を保持してきたが、1687 年のハプスブルク支配回復によって喪失し、以後ハプスブルク支配への不満が存在した。なかでもフランス革命を契機として分離の動きが本格化し、続くナポレオン戦争では農民反乱を抑制する必要からむしろハプスブルク支配を支持したものの、1830 年の七月革命・ポーランド反乱を契機にその機運は高まった。王国議会は 1790 年より対奥国境近くのブラチスラヴァ Bratislava（現ポジョニウ Pozsony＝独名プレスブルク Preßburg）に所在し、対仏

戦時の閉鎖を経て、三月前期には断続的(1825 - 27年、32 - 36年、39 - 40年、43 - 44年、47 - 48年)に開催され、1836年・44年の言語法ではマジャール語を公用語化した。<sup>(98)</sup>

議会勢力が立脚する社会構造を見れば、貴族勢力ではマグナーテン *Magnaten* が爵位・所領面積で優越し、五大家門(エステルハージー公爵 *Esterhazy*、バッチャーニ公爵 *Batthyány*、シーナ男爵 *Sina*、カーロイ伯爵 *Károlyi*、セーチェニー伯爵 *Szechenyi*) が傑出する。マグナーテンは、経済的には農民賦役・季節労働に基づいて軍隊・市場向け作物生産を展開し、オーストリア市場との関係が深く、政治的には王国行政の中核、議会の上院を占め、ハプスブルク支配を支持する穏健な保守勢力を形成する。<sup>(99)</sup> だが三月前期の改革時代には自由主義勢力も台頭し、なかでもイシュトヴァン・セーチェニー *István Szechenyi* (1792 - 1860年) は、青年時代の対仏戦期には軍人として軍司令官シュヴァルツェンベルクの副官を務めたものの、戦後は1816 - 25年に西欧各国を遍歴して啓蒙思想に触れ、帰国後は上院議員に就任し、ハンガリー科学アカデミー(1831年設立)・ペスト国民劇場(1837年設立)の資金を寄付するなど、民族意識の覚醒に努めた。<sup>(100)</sup> セーチェニーの路線は、あくまでハプスブルク支配の枠内におけるハンガリー立憲主義の確立であったが、オーストリア絶対主義の優位を志向する宰相メッテルニヒの警戒は避けられなかった。<sup>(101)</sup> これに対して中小貴族は、零細経営の限界によって市場経済の展開から遊離する一方、生計手段として地方行政=県(コミタート *Komitat*)の下級官吏に従事、知的職業と接触するなか、国内的なマグナーテン支配の廃棄=農民解放、対外的なハプスブルク支配の打倒=民族独立の志向を強めた。なかでもコシュート *Lajos Kossuth* (1802 - 94年) は、王国議会の下院議員=各県代表として急進的な革新勢力を組織した。<sup>(102)</sup>

なお1848年の三月革命に際して、保守派のバッチャーニ内閣(在任1848年3 - 10月)が成立するが、間もなく革新派のコシュート内閣(同年10月 - 49年5月)が政権を握り、1849年4月の独立宣言によって独立戦争に着手する。だがシュヴァルツェンベルク内閣を支援するロシア皇帝ニコライ一世(在位1825 - 55年)の介入によって同年8月には屈服、ハプスブルク支配に帰順する。

## 註

(01) 以下、権力構造については、前掲拙稿「オーストリア・レヴァント貿易とエジプト問題」、16 - 17頁。

(02) A. Sked, *Metternich and Austria: An Evaluation*, Palgrave, 2008, pp. 114- 115.

(03) F. Walter, *Die österreichische Zentralverwaltung*, II. Abteilung, Bd. 1- 2halbband, Teil 2, Wien, 1956, S. 213- 214.

(04) F. Walter, *a. a. O.*, Bd. 1- 2, S. 260- 262, 321- 323; H.- H. Brandt, “Kübeck von Kübau, Carl Friedrich Freiherr”, *Neue Deutsche Biographie*, Bd. 13, 1982.

(05) F. Walter, *a. a. O.*, Bd. 1- 2, S. 147- 148, 259- 260; A. Sked, *op. cit.*, pp. 116- 117; A. Wandruszka, “Kolowrat-Liebsteinsky, Franz Anton Graf von”, *Neue Deutsche Biographie*, Bd. 12, 1980; A・J・P・テイラー(倉田訳)『ハプスブルク帝国1809 - 1918——オーストリア帝国とオーストリア=ハンガリーの歴史——』筑摩書房1987年、58 - 59頁、A・スケッド、前掲邦訳、9 - 11頁、R・オーキー、前掲邦訳、95 - 96頁。

(06) R. Evans, “Primat der Außenpolitik? Metternich und das österreichische Staats- und Reichsproblem”, *Anzeiger der Österreichischen Akademie der Wissenschaften*, Bd. 144, 2009, pp. 69- 70; 矢田、前掲書、94 - 95頁、A・J・P・テイラー、前掲邦訳、63 - 65頁、R・オーキー、前掲邦訳、117 - 118頁。

(07) パムレーニ・エルヴィン編(田代・鹿島訳)『ハンガリー史』[全2巻] 恒文社1980年、第1巻、211 - 214頁。

(08) パムレーニ・エルヴィン編、前掲邦訳、275 - 276、290 - 291頁、南塚信吾編『ドナウ・ヨーロッパ史』[新版・世界各国史⑩] 山川出版社1999年、130、137、181、190頁。

(09) パムレーニ・エルヴィン編、前掲邦訳、232 - 233頁、矢田、前掲書、403 - 404頁。

(10) G. Barany, *Stephen Széchenyi and the Awakening of Hungarian Nationalism, 1791- 1841*, Princeton, 1968; パムレーニ・エルヴィン編、前掲邦訳、265 - 267頁、矢田、前掲書、403、407、409頁。なお父のフェレンツ *Ferencz* はクロアチア王国の副王、皇帝ヨーゼフ二世の顧問を務め、ペスト国立図書館・博物館の設立に尽力した。H・バラ



ーシュ・エーヴァ (渡邊・岩崎訳)『ハプスブルクとハンガリー』成文社 2003 年、334 - 339 頁。

- (11) E. Andics, *Széchenyi and Metternich*, Budapest, 1975, pp. 5- 6. セーチェニーの母方フェステティクス家 Festetics は、宰相メッテルニヒと関係が深いジッチー家 Zichy と親族関係にあり、1825 年にセーチェニーはメッテルニヒと個人的に接触し、自身の政治理念に対する理解を求めたが、失敗している。R. Evans, “Széchenyi and Austria”, T. Blanning/ D. Cannadine (ed), *History and Biography: Essays in Honor of Derek Beales*, Cambridge, 1996, pp. 127- 128.
- (12) 矢田、前掲書、404 - 408 頁、広実源太郎「コシュートとハンガリー独立革命」『史泉』第 26 号 1964 年。

### 【Ⅲ】通商政策

以下、ドナウ河貿易をめぐる国家権力の政策措置について、通商・外交次元から順次検討しよう。  
まず通商政策に関しては、貿易活動の前提として経営基盤の安定と土木工事の実施が課題となる。

#### (1) ドナウ河貿易の振興構想

政策展開の前提として、はじめにドナウ河貿易に対する政府の認識を確認しておこう。

##### ① オーストリア政府

宰相メッテルニヒは、1829 年のアドリアノーブル条約＝露土戦争の終結、1833 年のウンキアル・スケレッシン条約＝露土同盟の成立によってギリシア・エジプト問題が終息するなか、オーストリア経済の進出方向としてオリエント世界の意義に注目し、その手段としてトリエステ経由よりも近距離・短期間でイスタンブールに接続可能なドナウ河汽船事業の推進に関心を示した。<sup>(91)</sup> 加えてメッテルニヒは、ドイツ連邦における盟主オーストリアの地位を維持してゆく上で、1828 年のプロイセン・ヘッセン関税同盟（北ドイツ関税同盟）の形成を警戒し、これに対抗する独自の通商活動の販路としてレヴァント市場の開拓に関心を強めたほか、南ドイツ関税同盟との連携を図る手段としても、ドナウ河貿易・アドリア海貿易の将来に注目している。すなわち、1833 年のバイエルン公使ブライ Franz Gabriel von Bray-Steinburg（在任 1827 - 32 年）との会談において、「南ドイツ諸邦の利益は何か？エルベ・ヴェーゼル・オーデル河はバイエルン商業活動の出口を創出するだろうか？否である。西方に向けてはライン・マイン河、東方に向けてはドナウ河、これこそバイエルンの本流である。またトリエステを経てレヴァントに至る経路こそ、バイエルンの市街・都市を活性化するため貿易活動がとるべき自然な方向 der naturgemässe Zug である」と主張したのである。<sup>(92)</sup>

続く 1834 年にドイツ関税同盟が発足すると、メッテルニヒは宮廷官房オッテンフェルス Franz von Ottenfels-Gschwind に対してドナウ河貿易の意義について諮問している。オッテンフェルスは、前駐土大使（在任 1822 - 32 年）として、政府内部でも東方事情に精通する外務官僚であり、1834 年の覚書において次のように回答している。すなわち、ハプスブルク帝国とオスマン領土バルカンを結ぶ流通経路としては、道路・海路経由に比して、ドナウ河経由が最も効率的であること、オスマン帝国治下バルカン半島は、オーストリア産業革命の展開に不可欠な製品販路・原料産地として、オーストリアの植民地に相当する価値を持つこと、バーメンはドナウ河水系から外れるが、ブトヴァイス Budweis（ブジェヨヴィツェ Budějovice）＝リンツ間の鉄道馬車によってモルダウ河＝ドナウ河を接続すれば、バーメン・ガラス工業の輸出市場として新たにバルカン半島・黒海沿岸・ペルシアを想定できること、他方ドナウ河上流においてライン河と連結すれば、北海＝ライン・ヴェストファーレン地方＝オーストリア＝モルダヴィア・ワラキア＝黒海が接続し、プロイセン・ザクセン産業資本のオスマン帝国向け製品輸出にとって重要な動脈となるため、この経路を統括するオーストリアはドイツ関税同盟との通商交渉を有利に進められること、以上である。

またオッテンフェルスは、ドナウ河の潜在価値がこれまで阻害されてきた要因として、人為的・

政治的には奥土関係の対立、物理的・技術的には危険箇所＝「鉄門」の存在を指摘するが、このうち人為的な問題は既に1830年代における奥土関係の友好によって解消されたため、今後は自然的な後者の問題の解決が急務であって、政府も積極的に支援するべきであるとした。<sup>(93)</sup> 以上の指摘を受け、皇帝フランツ一世は1833年に「ドナウ汽船航行問題中央委員会」K. k. Zentralkommission für die Donaudampfschiffahrts- Angelegenheitenを設置し、フェルディナント時代1836年7月17日には、会長にメッテルニヒ、副会長にオッテンフェルスが就任するとともに、①河川航行事業の一元化・迅速化、②汽船航行に必要な水深の維持、③航行事業の促進、以上の方針を掲げた。<sup>(94)</sup>

他方、1840年代の通商政策を牽引する財務長官キューベックは、もともとイギリス古典派経済学に傾倒する内務官僚として自由主義経済政策を標榜し、貿易政策の基本方針として高率保護関税の緩和とドイツ関税同盟への加入を展望していた。<sup>(95)</sup> だが財務長官に就任して以後、内務官僚時代の政策理念では現実の課題に対応しがたいことを次第に自覚し、1841年11月9日の覚書では、国内産業を防衛する観点から、プロイセンを中心とする関税同盟への加入に慎重な態度を示す一方、むしろオーストリア＝ハンガリー境界関税の撤廃、ハンガリー・ジーベンビュルゲン市場の開放、イタリア諸国との通商結合、以上を梃子とした輸出市場の確保を提言している。全体としてキューベックの場合も、オーストリア外国貿易の基本方向として、ドイツ関税同盟が展開する北西方面ではなく、むしろ南東方面への市場開拓を重視していたことが注目されよう。<sup>(96)</sup>

## ② ハンガリー貴族

ハンガリー貴族の農業経営は、ナポレオン戦争時代の軍隊向け兵糧供給によって未曾有の繁栄を遂げたが、戦後は品質・価格の面で外国穀物に対抗できず、1820年代を通じて穀物価格は下落を続けた。1825－27年の王国議会における発言によれば、「世紀転換期から現在まで重大な変化が生じている。穀物価格の上昇によって多くの諸国が農業生産を拡大したが、この結果ハンガリー農業の市場は無くなってしまった。かつてはハンガリーが小麦を供給していたが、今やオデッサ経由のロシア穀物が世界市場を席巻している」状況であった。<sup>(97)</sup> ハンガリー農業の競合相手として、オデッサ経由の黒海貿易を梃子とする南部ロシア農業の成長が意識されていたのである。

こうしたハンガリー農業不況の打開において無視できぬ役割を占めたのが、前述のハンガリー貴族セーチェニーである。セーチェニーは、欧州旅行での知見を踏まえながら、専らマジヤール語によって経済関係の著作を執筆し、『畜産論』*Lovakrul/ About Horses* (1828年)、『信用論』*Hitel/ Credit* (1830年)、『東方世界』*A Kelet Népe/ People of the Orient* (1841年)、『ハンガリー特権市民に向けて』*Magyarország Kiváltságos Lakosailhoz/ To the Privileged Citizens of Hungary* (1844年)を公刊している。著作題目の推移から、扱う主題の次元が、生産→信用→外交・内政という序列で昇華し、またハンガリー経済発展の地理的方向としてドナウ河・オリエント方面を志向していることがうかがえよう。<sup>(98)</sup> セーチェニーはハンガリー発展の方向として、政治的には国民意識の覚醒、首都ブダペストの成長を不可欠と見る一方、経済的には国民産業＝農業生産の育成を主張したが、その梃子として、生産面では貴族特権の制限・農民の有償解放＝自由労働の導入、流通面では信用制度の整備＝改良資金の供給に加えて農業産品の輸出＝外国貿易の成長に関心を示し、<sup>(99)</sup> なかでもハンガリー領内を縦断するドナウ河を東西貿易の経路として重視したのである。<sup>(100)</sup>

このためセーチェニーは自ら第一ドナウ汽船会社の株式を保有したほか、『信用論』公刊直後の1830年7月にはドナウ河流域を視察、ドナウ河口・黒海を経由してイスタンブールへと到達した。<sup>(101)</sup> また政府には精力的に説得工作を行っている。まず1830年の流域調査に際しては、国内行政を統括するバーメン出身の内務長官コロヴラートに対して、将来的なモルダウ＝ドナウ運河の開通（実

現は 1901 年) とドナウ河汽船航路の接続によって、ベーメン産業が一層躍進することを示唆する一方、外交政策を牽引する宰相メッテルニヒに対しては、友人の宮廷官房オッテンフェルスを通じて計画支持の説得を依頼し、河川航行の情報提供に努めた。<sup>(12)</sup> 他方、ハンガリー副王ヨーゼフ大公に対しては、1833 年 10 月 23 日の覚書において、ドナウ河航路の黒海延長は、ハンガリー国内の局地事業にとどまらず、オーストリア全体、さらにはヨーロッパ規模での巨大大業となること、この結果汽船会社の株式はオーストリア、バイエルン、ベーメン、メーレン、ドイツ、フランス、さらにはイギリスでも取引されうること、またドナウ河貿易・ハンガリー経済の興隆は、ハプスブルク帝国の軍事・財政活動におけるハンガリーの分担能力を高めることを説明している。副王も関心を示し、1833 年よりセーチェニーを上述のドナウ汽船航行問題中央委員会の委員に任命した。<sup>(13)</sup>

以上の経緯を踏まえ、1833 年 12 月 2 日の取締役会では、「今こそオスマン帝国領土へと貿易活動を拡大する好機である。会社はその実現に向けてあらゆる準備をしなければならない。ドナウ河下流には最低 1 隻の商船を配置し、そのため増資も必要である。モルダヴィア・黒海貿易への対応には 3 隻の商船では不十分であって、これらによって会社は初めて国際企業となるだろう。あわせてウィーンとの定期運行を維持してゆくことが必要である」、と主張している。<sup>(14)</sup> この発言を見る限り、セーチェニーにとってドナウ河貿易は何よりもハンガリー貿易振興の手段として重要だったのであり、ウィーンとの接続には副次的な意味しか与えられなかったことが留意される。

これに対して同じハンガリー貴族でも中小貴族を代表するコシュートの場合、事情は異なる。F・リスト Friedrich List がイギリス産業資本の自由貿易論＝ドイツ市場進出を批判して保護貿易主義を提唱したのに対して、コシュートはドイツ産業資本の保護貿易論＝ハンガリー市場進出（ドイツ工業製品の流入、ドイツ向けマグナートン経営の興隆）を警戒し、むしろドイツ産業資本に対抗した自律的なマジャール中産階級の育成と国内産業の成長を提唱したことで知られる。コシュートは産業発展の手段として、農奴解放・貴族特権廃止を梃子とした土地制度・社会変革を重視したほか、貿易活動の方向として、首都ブダとアドリア海の港湾都市フィウメを結ぶ鉄道の建設に注目している。<sup>(15)</sup> 管見の限りドナウ河貿易に対するコシュートの評価は明らかでないが、ドナウ河貿易が対外的にはオーストリアとの政治的・経済的関係を強化し、国内的には市場向け穀物生産を展開するマグナートン経営の興隆を促すものである以上、自身の展望する産業資本の育成とハンガリー経済の自立という路線とは矛盾するものであったと思われる。その反面、自身のアドリア海貿易論も、マジャール人のクロアチア支配を前提としていた点に留意する必要がある。<sup>(16)</sup>

## （２）特許制度

以下、具体的な政策展開として、まず第一ドナウ汽船会社に対する経営上の保護措置を見よう。

### ① オーストリア領内

同社は 1829 年の特許法 *Privilegium* によってドナウ河汽船事業を独占する特権企業であるが、あくまで株式発行によって設備資金を調達する民間企業であった。だが 1829 年 1 月 24 日の株式募集回状には、既に株式保有に同意した人物として、皇太子フェルディナント Ferdinand、ハンガリー副王ヨーゼフ大公、フェルディナント・エステ大公 Ferdinand d'Este、以上の皇族に加えて、宰相メッテルニヒ、レヴィツキ伯 Revitzky など政府高官の名が列挙されている。<sup>(17)</sup> 先行研究によれば在外大使を経験した外務官僚も出資しており、政府中枢の関与を推測させるものとなっている。<sup>(18)</sup> また同社の歴代船名が皇族名である点も、国家に対する同社の立場を示唆すると言えよう。

政府・会社の密接な関係は独占特権の確保において有効に機能している。第一ドナウ汽船会社の



独占特権を認可した1830年の特許法は、1820年12月8日の特許法を根拠とするが、同法は国内産業に有益な事業活動に限って、自国人・外国人を問わず、排他的な独占特許の導入を認めていた。だが競争原理の欠如は放漫経営を招くことも事実であって、1832年3月31日の追加規則は、運輸事業の特許期限を最長15年に制限し、また1834年1月28日の勅令は、経路整備が不用な海上交通における特許制度を制限することになった。だが同じ水上交通でも、内陸航行（湖沼・河川）については、天然の海洋を航行する海上交通とは異なり、沿岸・川床の整備に土木工事・巨額経費が必要であるとして、軌道敷設が必要となる鉄道事業と同様、特許制度を維持したのである。<sup>(19)</sup>

## ② ハンガリー領内

だが政府も無条件に第一ドナウ汽船会社への営業独占を認めた訳ではない。ハンガリー貴族セーチェニーは、黒海航路を実現する上で経営基盤になお不安を覚え、上述1833年の副王宛て報告では特権期間の現行15年（1845年まで）から25年（1855年まで）への延長を要請している。これに対して宰相メッテルニヒは、東方進出の手段として黒海航路に強い関心を示した反面、特権期間の延長はハンガリーの黒海貿易を加速するにすぎず、むしろドナウ河下流における運航業務を確立して初めて国民経済の観点での目標設定も可能になるとし、特権期間の延長を保留している。<sup>(20)</sup>

また、第一ドナウ汽船会社を創業したアンドリュースは、1840年に「ハンガリー汽船会社」（ペスト本社）の事業計画を作成し、自身が保有するハンガリー領内のドナウ河航行特権の移管と、新型汽船6隻によるハンガリー流域の汽船事業を構想している。これに対して第一ドナウ汽船会社の経営幹部は、同年9月28日の取締役会において、同社の内部事情を熟知するアンドリュースの対抗事業を裏切行為として非難し、政府に対して認可の拒否を働きかけるとともに、将来における競争企業の登場を防止するため、あらためて特権期間の延長（1855年期限）を打診している。宰相メッテルニヒも、同社の経営基盤を保全する上で敵対企業の成立は危険と判断し、ハンガリー当局を通じて運行特権の付与を阻止した。他方、皇帝フェルディナントは、事業独占に伴う運賃上昇＝物流阻害を懸念し、同社の求める特許延長の申請を公式に拒絶したほか、むしろドナウ河水運に関する新たな規定として、①運賃引下の実施、及び政府認可なき運賃引上の禁止、②ドナウ河下流航路の存続、以上を義務付けている。だがあわせて同帝は、同社以外の海運会社に対して独占特権は認可しないことも約束し、同社の経営にとって不利な事態を阻止する意向も示した。<sup>(21)</sup>

ウィーン政府がドナウ河汽船事業の効果として期待したのは、あくまでオーストリア外国貿易の振興だったのであり、これに対抗的なハンガリー外国貿易の覚醒ではなかったのである。

## ③ 国営制度

また政府は、第一ドナウ汽船会社に対して営業特権を認可した以上、同社に対して安定した経営状態を維持するよう求めた。だが1840年代に国際競争が加速して営業収益が悪化したため、宰相メッテルニヒは1843年2月22日から同社に対する国家監督を強化している。さらに1845年に同社の特権期間が満了すると、1846年8月16日の定款改正によって官営企業へと改組、「皇立・王立第一ドナウ特権汽船会社」Erste kaiserlich- königliche privilegierte Donau- Dampfschiffahrts- Gesellschaftへと改称した。以後同社は、①政府の同意無き料金改正の禁止、②既定航路の維持、及び貿易・海運利害に対応した航路延長・支線開設、③郵便業務の引受、を受諾し、経営体制も従来の株主選出の取締役5名による運営から、総取締役 General Direktor の統括する取締役会 Direktion による運営へと再編され、実質的に民間企業から国営企業へと転換したのである。あわせて同社の特許は35年間の延長（1880年満了）となった。<sup>(22)</sup> 国営事業への転換は、公的資金の投入によって同社の経営基盤を保証した反面、国家統制の強化によってハンガリー利害の反映を阻害したと言えよう。<sup>(23)</sup>

### （３）水利事業

次に船舶航行の安全に欠くことができないドナウ河流域の物理的・技術的な整備事業を見よう。

#### ① ドナウ河中流「鉄門」

ドナウ河（全長 2,800km）はヨーロッパの河川としてはヴォルガ河に続き二番目に長く、河岸整備には大規模な土木工事、巨額の経費が必要であるため、国家の援助が不可欠となる。<sup>(24)</sup> 1830 年代のドナウ河の整備事業に関しては、なかでもハンガリー貴族セーチェニーの活動が重要である。

セーチェニーは、前述 1830 年 7 月の個人的な現地視察に続き、1833 年 7 月にはハンガリー副王ヨーゼフ大公の指示によって、土木技師・工員とともに、鉄門周辺の組織的な測量調査を実施した。

<sup>(25)</sup> この結果セーチェニーは、前述同年 10 月 23 日の報告において、ドナウ河汽船事業の目標として黒海・イスタンブール航路を開設する意義を訴えるとともに、その条件として、前項で既述した①特権期間の延長のほかに、②停泊地点の確保、③衛生規定の整備、④オスマン領内における旅客・商品の安全確保、⑤汽船の推奨、⑥石炭・木材供給の保証、以上の必要を指摘している。<sup>(26)</sup>

鉄門付近の視察によって、技術者内では、巨大岩石の発破か、迂回道路の建設か、事業方針をめぐって意見が対立したが、セーチェニーは時代の趨勢として汽船航路の確保に固執している。その先行事例として折しも 1830 - 32 年にプロイセン技師ノビリング Eduard Adolph Nobiling がライン河中流域の難所ビンゲン溪谷 Bingen の整備に取り組み、工事に成功していたため、セーチェニーは主任技師らとともに情報収集を図るべく、1834 年 1 月より関係諸国の視察に出発している。バイエルンでは国王ルートヴィヒ一世と会談してドナウ＝マイン運河（ケールハイム Kehlheim＝バンベルク Bamberg 区間）計画を討議する一方、フランスでは通商・公共事業省ティエール Adolph Thiers からローヌ・ロワール・ガロンヌ河水利工事の情報を収集したほか、当地では同じくドニエプル河の流域整備のために来仏していたロシア高官メイENDORFF Peter von Meyendorff と接触している。引き続き同年 4 月には訪英し、バーミンガムにおいて第一ドナウ汽船会社の船舶用エンジンを発注したほか、川床土砂を除去する浚渫機械 dredging machine を購入している。<sup>(27)</sup>

セーチェニーは 1834 年 6 月に帰国し、ハンガリー領内各地（Islacz、Tachalia、Greben、Jutz）において順次、除去作業を進めた。また鉄門流域では、同年の夏は少雨であったため水深が浅く、普段は水没して視認できない巨石・岩礁も水面に露呈しており、イギリスで修得した技術・装備を活用して容易・安価に作業を遂行している。並行して迂回道路や待避用の停泊施設（Drenkova、Olsova、Skela Cladova）も整備し、鉄門における一連の土木作業は 1836 年には終了した。なお鉄門区間の船舶航行は当初川下への降下航行のみであったが、1837 年 8 月から遡上航行も実現している。<sup>(28)</sup>

#### ② ドナウ河支流ティサ河

セーチェニーはドナウ河整備の実績を評価され、1845 年に運輸省 Department of Transportation の長官に就任する。セーチェニーは、かねてハンガリー国土を分断するドナウ河支流のティサ河 Tisza（独名タイス河 Theiß）の整備に関心を示しており、その経費として 600 万グルデンの拠出を国務会議に要請した。これに対してハンガリー貴族のマジュラス Antal Majlath、アポニ György Apponyi は計画を支持したが、財務長官キューベックは国庫負担の増大を忌避し、予算規模を 100 万グルデンまで減額した上、その支出さえ最終的に拒否した。セーチェニーは宰相メッテルニヒの支持に期待したが、この試みも挫折している。この事実は、宰相メッテルニヒ・財務長官キューベックとも、ドナウ河貿易の成長に期待したのではあくまでオーストリア経済の振興であったこと、これに対してティサ河の整備は必ずしもオーストリア経済に有用でないばかりか、むしろその競争相手としてハンガリー経済を育成する危険がある以上、阻止する必要があったことを示している。<sup>(29)</sup>

#### (4) 航路分割

最後にレヴァント航路をめぐる二大企業の競争関係に対する政府の対応を見よう。

##### ① アドリア海航路とロイド汽船会社

レヴァント貿易には、ドナウ河経由の第一ドナウ汽船会社とともに、アドリア海経由のロイド汽船会社が参入していたが、両社とも収益基盤として地中海航路を重視し、競合状態にあった。この状況に関してトリエステ知事シュタディオン Franz von Stadion (在任 1841 - 48 年) は、1841 年 12 月 15 日の財務長官宛て書簡において、港湾都市トリエステが、一方では鉄道建設によって中欧市場と、他方ではスエズ・シリアを経由して東洋市場と結びつき、世界的な東西貿易の中継拠点として機能しうる位置にあること、同港を母港とするロイド汽船会社の成長こそオーストリア海運・貿易全体の発展を左右すること、以上を指摘して同社の支援を訴えた。<sup>(30)</sup> また続く 1842 年 3 月 14 日の書簡においても、トリエステは帝国全土におけるレヴァント産品・植民地産品の輸入窓口、あるいはレヴァント・アジア方面に対するオーストリア商品の輸出拠点としてのみならず、ヨーロッパ＝アジア貿易の中継基地として機能できること、ドナウ河貿易は当初こうした役割を期待されたにもかかわらず、自然的・地政的な困難から予想通り成長していないこと、むしろ 1840 年代に入ってイギリス・フランスがレヴァント貿易に直接参入し、トリエステ中継貿易の脅威となっていること、今後トリエステが、同港より資本規模で勝り、内陸市場との接続に有利な各国諸港と競争して行くには、銀行による資金援助、国家による鉄道建設、自由港制の廃止が急務であること、以上を指摘している。<sup>(31)</sup> なお 1842 年 4 月 22 日の覚書では、トリエステ海運活動を振興する手段として、トリエステ＝アレクサンドリア間における定期・高速・直通航路の整備を要請したほか、1843 年には「トリエステ取引所」の東方貿易調査団をスエズ方面に派遣し、ヨーロッパ＝トリエステ＝エジプト＝インドを結ぶ東西貿易の可能性を調査している。<sup>(32)</sup> かくしてシュタディオンは、ロイド汽船会社に有利な航路分割を主張したのである。

また宰相メッテルニヒも、シュタディオンの注目するスエズ運河計画の意味を踏まえつつ、1843 年 4 月 28 日の財務長官宛て書簡において、将来的にスエズ運河が開通すればオーストリア＝インド間の直通貿易が実現すること、これによってオーストリア製品のインド向け輸出は大幅に増大すること、またオーストリアはスエズ＝地中海を経由するヨーロッパ＝アジア間の東西貿易において中継基地として機能すること、以上を指摘した。だが、その中継経路としては、港湾都市トリエステを拠点として地中海の汽船航路と内陸の鉄道体系を連結するアドリア海ルートの優位を認め、海峡・黒海を迂回する上に鉄門・河口問題の不安を抱えるドナウ河ルートの難点を認めている。<sup>(33)</sup>

これに対して通商政策を統括する財務長官キューベックは、オリエント世界との運輸体系を整備する上で、自由競争の原理による運賃引下・サービス向上を期待し、当初は二社の競合状態を放任していた。<sup>(34)</sup> だがその反面、歴代長官の政策を踏襲し、ロイド汽船会社に対して手厚い保護を与えていたことも確かである。まず 1842 年には同社の航路特権を延長、続く 1845 年には同社を郵政機関として認定、かつ郵政特権を 1850 年まで延長し、同社の収益増大・経営改善を支援した。のみならず直接的な財務支援・国費投入として、1843 年にはロートシルト商会の保有する同社債権を買収したほか、1845 年には短期貸付(総額 100 万グルデン)を供与、また同社新株(額面 150 万グルデン)の配当支払を保証した。こうした支援の結果、同社は経営基盤を改善し、1846 年末には政府債務も解消できたのであり、同社に対するウィーン政府の強い期待がうかがわれよう。かくしてキューベックは、レヴァント航路をめぐる二大汽船の対立に際しても、既に巨額の国費を投入したロイド汽船会社に有利な決着を求めざるを得なくなっていたのである。<sup>(35)</sup>



## ② 1845 年の企業協定

かくして 1845 年 1 月 17 日の企業協定によって、第一ドナウ汽船会社はリンツ＝ウィーン＝ガラツ間の河川運行を、ロイド汽船会社はガラツ＝イスタンブール＝レヴァント諸港（トラブゾン・サロニカ・スミルナ）の航路運行を管轄することを確認、前者は後者にガラツ＝レヴァント諸港の航路運行権、及び当該航路向け海洋汽船 6 隻を総額 56 万グルデンで売却した。なおロイド汽船会社は、航路利権・海洋船舶の買収費用を債券発行によって調達したが、その支払は名目的にはトリエステ市が、実質的にはウィーン政府が保証している。<sup>(36)</sup>以後 40 年代後半においてドナウ・黒海航路はロイド汽船会社の営業収入の 25 % 近くを占め、同社の重要な経営基盤となった（表 04）。

以上の動きは、経済的には黒海・レヴァント貿易の覇権をめぐる第一ドナウ汽船会社の敗退とロイド汽船会社の勝利、ドナウ河経由の河川水運の劣勢とアドリア海経由の海上貿易の優位を示している。だが政治的には、その推進主体を考慮する場合、セーチェニーに結集するハンガリー利害の後退と、メッテルニヒが体现するオーストリア利害の優越を意味したのであって、単なる経済・経営史上における企業競争の次元を超えた、政治・国制史上におけるオーストリア・ハンガリー対立の様相を呈することになった。こう見てくる場合、1848 年の革命に際して、オーストリアではシュヴァルツェンベルク内閣の成立によってトリエステ知事シュタディオンが法務大臣（在任 1848 - 51 年）に、ロイド汽船会社の取締役ブルックが商務大臣（在任 1848 - 51 年）に就任する一方、ハンガリー王国ではバッチャーニ内閣においてセーチェニーが国土交通大臣 Board of Transportation and Public Construction として入閣しながら、<sup>(37)</sup> 続くコシュート内閣の成立と 1849 年の独立宣言を経て、最終的にシュヴァルツェンベルク内閣が後者を鎮圧したことは、オーストリア通商政策におけるトリエステ・アドリア海貿易利害の優越、ハンガリー・ドナウ河貿易利害の屈服を象徴している。前述した 1848 年の革命に伴う両社の対照的な経営状況も、こうした事情を反映すると言えよう。

## 註

(01) DDSG, a. a. O., S. 17- 18.

(02) A. Beer, *Die Finanzen Österreichs im 19. Jahrhundert*, Prag, 1877, S. 187- 189.

(03) M. Sedivy, "From Hostility to Cooperation? Austria, Russia and the Danubian Principalities 1829- 40", *Slavonic and East European Review*, Vol. 89, 2011, pp. 645- 647.

(04) C. V. Suppan, *Die Donau und ihre Schifffahrt*, Wien 1917, S. 112- 113; H. Hajnal, *op. cit.*, pp. 139- 140.

(05) H.- H. Brandt, a. a. O., S. 169- 171; R・オーキー、前掲邦訳、117 - 118 頁。

(06) A. Beer, *Die Handelspolitik*, S. 18- 19.

(07) B.G. Ivanyi, "From Feudalism to Capitalism: The Economic Background to Széchenyi's Reform in Hungary", *Journal of Central European Affairs*, Vol. 20, 1960, pp. 278- 279.

(08) M. S. Nicolson, "Count Istvan Széchenyi (1792- 1860): His Role in the Economic Development of the Danube Basin", *Explorations in Entrepreneurial History*, Vol. 6, 1954, pp. 165- 166; 南塚信吾『東欧経済史の研究——世界資本主義とハンガリー——』ミネルヴァ書房 1979 年、80 - 81 頁、佐藤勝則『オーストリア農民解放史研究——東中欧地域社会史研究序説——』多賀出版 1992 年、136 - 137 頁。なお『信用論』はその独訳がライプツィヒで出版されている。Stephan Szechényi, *Über den Credit*, Leipzig, 1830.

なおセーチェニーは、文筆活動にとどまらず、軍隊時代から農場経営を実践したことで知られ、1820 年に亡父から巨大所領を相続して以後、事業を本格化している。生産商品としては穀物とともに市場向け作物、産業向け原料を重視し、なかでもハンガリーが良馬の産地であることに着目してその飼育・繁殖方法を改善したほか、桑木の植樹によって養蚕を試みた。また技術革新にも留意し、鉄製農具・脱穀機を導入、1838 年には「ペスト製粉会社」を設立している。M. S. Nicolson, *op. cit.*, pp. 168- 169, 175- 176; 南塚、前掲書、178 - 179 頁。

(09) セーチェニーは農民解放の必要を王国議会において提起したほか、1830 年には商業銀行の設立に向けた準備委

- 員会に参与し、1841年の「ペスト・ハンガリー商業銀行」Hungarian Commercial Bank of Pestの創設に貢献している。またブダ・ペストの分断を解消する鎖橋（セーチェニー鎖橋）の建設をめぐるのは、1831年にアンドラーシ George Andrássyとともにイギリスを視察する一方、必要資金を調達するため、1832 - 36年の王国議会では橋梁通過の内国関税に関する貴族の免税特権を廃止し、1842年に橋脚の建設を開始する。その完成はセーチェニー自身が政界から引退した三月革命後の1849年になる。M. S. Nickolson, *op. cit.*, pp. 169-173; 矢田、前掲書、375、377頁、南塚信吾『ブダペシュト史——都市の夢——』現代思潮新社2007年、134 - 138頁。
- (10) ドナウ河水運に関するセーチェニーの論考は、独訳『ドナウ汽船事業論』*Über die Donaushiffahrt* (1836年)に編集・収録されている。訳者パツィアツィ Michael Paziaziの序言によれば、ドナウ河水運に対するイギリス人の関心を考慮し、マジヤール語よりも通用性のあるドイツ語に翻訳したという。H. Hajnal, *op. cit.*, p. 130, n. 2.
- (11) C. V. Suppan, *a. a. O.*, S. 100-101; G. Barany, *op. cit.*, pp. 244-245.
- (12) G. Barany, *op. cit.*, pp. 248-250.
- (13) DDSG, *a. a. O.*, S. 13-17; H. Hajnal, *op. cit.*, pp. 127-129; G. Barany, *op. cit.*, pp. 267-268.
- (14) C. V. Suppan, *a. a. O.*, S. 105-106; H. Hajnal, *op. cit.*, pp. 129-130.
- (15) 南塚信吾「ハンガリーにおける四八年革命」良知 力編『共同研究 一八四八年革命』1979年大月書店、所収、270 - 271頁、佐藤、前掲書、139 - 140頁、同「リストの経済学とコシュートの立場——三月前期におけるドイツの国民的利害とハンガリー——」『茨城大学政経学会雑誌』第46号1982年、47 - 49頁。
- (16) 黒住 宏「1848年革命期のクロアチア問題の一考察」『東欧史研究』第6号1983年、4頁。
- (17) C. V. Suppan, *a. a. O.*, S. 99; H. Hajnal, *op. cit.*, pp. 123-124; M. Sedivy, *op. cit.*, pp. 123-124. なおメッテルニヒは、1828年10月6日の財務長官ナダスト Michael Nádasdy (在任1824 - 30年)宛て書簡において、自身の名前の使用には同意していないが、「効果的・好意的な支援」を与える用意がある旨を伝達している。H. Grössing (Hg.), *a. a. O.*, S. 21. Abb. 6. また1843年の回想においては、同社はあくまで「合資・会社法」に基づいて登記された企業であって、政府の特別な認可を受けた企業ではないこと、自身も同社から船名として皇帝の名を採用する許可を求められるまで、その存在を関知していなかった旨を表明している。H. Hajnal, *op. cit.*, pp. 124-125.
- (18) 同社に出資した外務官僚として、駐仏大使アポニ Anton von Apponyi (在任1826 - 48年)、駐英大使エステルハーギー Paul Anton Esterházy (在任1815 - 42年)、駐露大使レプツェルタン Ludwig von Lebzelttern (在任1816年)の存在が指摘されるが、前二者はハンガリー貴族であったことが注目される。M. Sedivy, *op. cit.*, 607, n. 47.
- (19) R. E. Coons, *Steamships, Statesmen, and Bureaucrats: Austrian Policy towards the Steam Navigation Company of the Austrian Lloyd, 1836-1848*, Wiesbaden, 1975, pp. 19-20; 前掲拙稿 (2017年)、21 - 22頁。
- (20) H. Hajnal, *op. cit.*, pp. 129-130; H. Grössing (Hg.), *a. a. O.*, S. 41-42.
- (21) DDSG, *a. a. O.*, S. 23-24; K. Waldbrunner, *a. a. O.*, S. 22-24; H. Grössing (Hg.), *a. a. O.*, S. 47-48.
- (22) DDSG, *a. a. O.*, S. 31-32; H. Hajnal, *op. cit.*, pp. 141-146; H. Grössing (Hg.), *a. a. O.*, S. 53-54.
- (23) なお1846年におけるペスト＝オルソヴァ間の旅客は前年度比90%、貨物は100%の伸張を示し、国営化の効果を証明する結果となった。H. Hajnal, *op. cit.*, p. 147.
- (24) 現に1831年度の営業報告は、公的な行政組織と私的な民間資本との間における双務的な利害関係の存在を指摘し、1838年の営業報告は、会社の旅客・貨物輸送、政府の河川整備という役割分担を指摘している。G. Barany, *op. cit.*, pp. 268-269; L. Gatejel, "Overcoming the Iron Gates: Austrian Transport and River Regulation on the Lower Danube, 1830s-1840s", *Central European History*, Vol. 49, 2016, pp. 167-168; I・T・ベレンド／G・ラーンキ (柴宜弘他訳)『ヨーロッパ周辺の近代1780-1914』刀水書房1991年、117、120頁。
- (25) 副王の指示は、1832 - 36年の王国議会からセーチェニーを隔離する意味もあったが、セーチェニーも議会を通じた改革事業に限界を感じ、むしろ現実的な河川整備の遂行を選好したという。G. Barany, *op. cit.*, pp. 250-251.
- (26) DDSG, *a. a. O.*, S. 13-17; H. Hajnal, *op. cit.*, pp. 128-129. なお黒海航路に関心を示す宰相メッテルニヒは、事業支援の手段として、特権期間の延長に理解を示したが、実現していない。
- (27) L. Gatejel, *op. cit.*, pp. 173-174. なおセーチェニーは、汽船の発注経費を節減するため、汽船の国内生産も試み、1835年6月にペストの中島における国内造船所の建設を提唱、1837年には私財を投じて「ペスト港湾会社」Pester

Hafengesellschaft を設立した。だが洪水の危険を根拠に認可は得られず、計画は頓挫している。なおペストの中島は 1838 年の増水で水没したため、結果的に不許可の判断は妥当であったと言えるが、ハンガリー造船業の勃興に対するウィーン政府の警戒も見てとれよう。H. Hajnal, *op. cit.*, pp. 136- 137.

(28) L. Gatejel, *op. cit.*, pp. 171, 174.

(29) E. Andics, *op. cit.*, pp. 18- 23.

(30) A. Beer, *Die österreichische Handelspolitik im 19. Jahrhundert*, Wien, 1891, S. 29- 30.

(31) A. Beer, *Die Handelspolitik*, S. 27- 29; ders., *Die Finanzen*, S. 199- 200.

(32) A. Beer, *Die Handelspolitik*, S. 30- 31; R. E. Coons, *op. cit.*, pp. 99- 103.

(33) R. Metternich (Hg.), *Aus Metternich's nachgelassenen Papieren*, Bd. 6 (Theil 2- Bd. 4), Wien, 1882, S. 664- 669; H. Grössing (Hg.), *a. a. O.*, S. 51- 52.

(34) R. E. Coons, "Carl Friedrich Freiherr von Kübeck und der Österreichische Lloyd", E. Schulin (Hg.), *Gedenkschrift Martin Göhring: Studien zur europäischen Geschichte*, Wiesbaden, 1968, S. 169- 170.

(35) R. E. Coons, *a. a. O.*, S. 168- 172; ders., "Metternich and the Lloyd Austriaco", *Mitteilungen des österreichischen Staatsarchivs*, Bd.30, 1977, p. 52.

(36) DDSG, *a. a. O.*, S. 27- 28; K. Waldbrunner, *a. a. O.*, S. 18- 21; H. Grössing (Hg.), *a. a. O.*, S. 52- 53. なお本邦では、佐々木、前掲書、156 - 157 頁。

(37) M. S. Nickolson, *op. cit.*, pp. 166- 167.

#### 〔Ⅳ〕外交政策

次に外交政策に関しては、政治的にはハプスブルク帝国を維持する前提として民族運動の防止が、経済的には貿易活動を促進する条件として国際関係の安定と河川航行の保全が焦点となる。

##### （１）モルダヴィア・ワラキア公国問題

まずモルダヴィア・ワラキア公国への対応を見よう。ドナウ河貿易の成長には、その下流に位置するとともに、製品販路・穀倉地帯として機能する両公国の安定が死活問題となる。

##### ① ロシア南下政策とモルダヴィア・ワラキア

モルダヴィア・ワラキア公国は、14・15 世紀以来オスマン帝国の附庸国として機能し、スルタンに対して貢納支払・穀物供出の義務を負う反面、土地貴族ボイエールの選出する公国君主の自治を享受してきたが、18 世紀初頭より防衛拠点として再編され、スルタンの派遣するギリシア人君主（ファナリオト）の統治を甘受することになった。<sup>(91)</sup> 序文で指摘した如く、以後両公国の領土分割に関しては、オーストリアの動きが先行するが、<sup>(92)</sup> 18 世紀後半からロシアの南下政策も加速し、<sup>(93)</sup> 最終的に 1806 - 12 年の露土戦争＝1812 年 5 月 28 日のブカレスト条約では、モルダヴィア東部（ブルート河以東＝ベッサラビア Bessarabia）を併合し、領域面積を拡大することになった。<sup>(94)</sup>

その後 1821 年 1 月のワラキア反乱、同年 3 月のギリシア独立戦争に対して、マフムート二世（在位 1808 - 39 年）は反乱の温床となったファナリオト制度を廃止し、ボイエールからモルダヴィア君主 I・ストウルザ Ioan Sturdza (1822 - 28 年)、ワラキア君主 G・ギーカ Grigore Ghica (1822 - 28 年) を任命する。たがこの君主人事はブカレスト条約が保証するツァーリの事前承認に違反したため、新帝ニコライ一世（在位 1825 - 55 年）は 1826 年 10 月 7 日のアッケルマン条約によってブカレスト条約の遵守を確認したほか、その付帯条項によってオスマン支配の縮小を規定した。<sup>(95)</sup>

ギリシア問題が難航するなか、英仏露の三国は 1827 年 7 月 6 日のロンドン条約によってギリシア自治の承認を勧告、続く同年 10 月のナヴァリノ海戦においてオスマン・エジプト艦隊を敗った。対してオスマン政府はアッケルマン条約を破棄して黒海・海峡通航の規制を強化し、1828 年 4 月に露



土戦争が勃発する。<sup>(96)</sup> 当該戦争は1829年9月2日(14日)のアドリアノーブル条約によって終結し、以下を確認している。すなわち、第3条：ドナウ河自由航行、第4条：黒海東岸国境の修正、第5条：モルダヴィア・ワラキア自治の承認、第7条：海峡・黒海航行の自由、第8条：賠償支払、第11条：条約完遂までのロシア軍のモルダヴィア・ワラキア占領、以上である。また付帯条項ではロシア占領軍の主導による両公国の行政規定の整備を確認しており、かくしてロシアは、直接的な領土分割こそ回避しながら、実質的なモルダヴィア・ワラキア支配を実現したのである。<sup>(97)</sup>

## ② メッテルニヒ平和外交とモルダヴィア・ワラキア

こうしたロシアのモルダヴィア・ワラキア支配に対するオーストリアの反応を見よう。

まず露土戦争の前夜1820年代には、なお構想段階のドナウ河汽船事業を実現してゆく上で、ドナウ河流域における国際紛争の防止が先決であった。このためメッテルニヒは、ブカレスト領事あるいは政治思想家ゲンツ *Friedrich von Gentz* を通じてワラキア君主G・ギーカの親虜路線を維持する一方、<sup>(98)</sup> 対土戦争の口実となるギリシア独立問題の解決を急ぎ、仲介工作进行している。すなわち、1826年4月の聖ペテルブルク議定書・1827年7月のロンドン条約によって列国がギリシア自治を勧告するなか、メッテルニヒはむしろウィーン会議の正統主義を根拠としてオスマン帝国のギリシア支配を擁護し、列国に対して強硬路線の再考を促している。並行してオスマン政府に対しては、1828年1月の対案によってオスマン宗主権(君主任命・貢納徴収・軍隊駐留)を前提とする自治公国の建設を提起し、列国の勧告に譲歩するよう助言している。<sup>(99)</sup>

だが一連の仲介工作にもかかわらず、露土戦争が現実のものとなり、1829年のアドリアノーブル条約によってロシア軍が両公国を占領すると、以後メッテルニヒにとって、同年創業した第一ドナウ汽船会社を振興するには、両公国の独立回復＝ロシア軍撤退の実現が課題となる。なおイギリスのウェリントン内閣・外相アバディーン *Aberdeen* (在任1828－30年)は、アドリアノーブル条約の規定するコーカサス支配・ドナウ河口支配を警戒し、その撤回を求めてダーダネルス海峡での海軍の示威行動を準備している。<sup>(100)</sup> だが軍事圧力を梃子とした交渉は、両公国での通商活動を促進する上で必ずしも有効ではなく、むしろ黒海水域の緊張状態を高めてドナウ河の船舶航行を攪乱する危険さえあった。このためメッテルニヒは、あくまで対露関係を保ちながら進駐部隊を排除する手段として、対土貸付を手段とした賠償問題の解決＝占領根拠の解消を試みている。アドリアノーブル条約が保証するロシア軍の進駐は、あくまで条約規定を完遂するまでの期間とされたから、オスマン政府が賠償支払を完済すれば、占領状態は直ちに解消されるはずであった。<sup>(101)</sup>

ところがオスマン政府は、1820－30年代を通じたギリシア・エジプト問題によって国家財政が逼迫し、とても即時完済の余裕などなかった。このためメッテルニヒはオスマン政府に対する資金貸付を画策することになった。だがオスマン帝国領内の金融業者はもとより、ヨーロッパ主要市場の金融機関もオスマン政府への借款供与には消極的であった。このためメッテルニヒはウィーンの銀行業界との間でオスマン政府貸付を交渉するが、融資条件として西欧諸国の支払保証が要求されたため、今度は在外大使を通じて各国政府の意向を確認したものの、イギリス・ウェリントン内閣、フランス・ポリニャック政権とも保証義務を拒否している。最終的にウィーンのシーナ商会・ロートシルト商会及びロンドンのロスチャイルド商会が貸付事業に応じたが、保証手段として小アジアの銀銅鉱山・森林資源の提供が要求された。1830年5月に関係商会の代理人ゴールドシュミット *Goldschmidt* が訪土し、駐土大使オッテンフェルスとともに融資交渉に臨み、政府借入による賠償完済→進駐軍の撤退と両公国の復帰→貢納徴収の再開と政府借入の返済という論理を提示したが、オスマン政府は過酷な抵当財源の要求に反発し、同年7月には借入計画を拒否した。<sup>(102)</sup>

いずれにせよ、しばしば指摘されるオーストリア外交の孤立は、決して消極的な無策を意味せず、むしろドナウ河水運を振興するため、武力無き平和外交を積極的に追求したものと言えよう。

### ③ 基本法体制とモルダヴィア・ワラキア

アドリアノーブル条約にしたがって、進駐軍の司令長官＝総督キセリョフ Pavel Dmitrievich Kiselev（在任 1829－34 年）は両公国「基本法」Organic Statute/ Règlement organique の策定を進め、1831 年 7 月にワラキア基本法、1832 年 1 月にモルダヴィア基本法を順次公布する。これに対してメッテルニヒは、既得権益の保全を図るため一連の交渉を行っている。既に 1829 年 12 月には外相ネッセルローデ Karl Basilievich Nesselrode（在任 1814－56 年）に対して、両公国をめぐる露土交渉に介入する意図はないこと、だがオスマン帝国のカピチュレーションのもとでオーストリアが享受してきた伝統的な特権を毀損するいかなる変化も是認しないことを表明している。駐露大使フィッケルモント Karl Ludwig von Ficquelmont（在任 1829－40 年）も以後 2 年にわたって同様の声明を繰り返し、これに対して外相ネッセルローデは、オーストリアの既得権益を阻害するつもりはないこと、現在起草中の基本法もオーストリアの両公国利害を攪乱するものではないことを約束している。現に基本法の最終文面では、オーストリア利害と矛盾する規定は削除されたとされる。<sup>(43)</sup>

こうしたロシアの妥協は、1830 年代初頭の国際情勢を背景としている。すなわち、1830 年のポーランド反乱に対する抑圧、1830 年のエジプト反乱と 1833 年 7 月 4 日のウンキアル・スケレッシ条約＝露土同盟を契機として、イギリスのグレイ内閣・外相パーマストン Palmerston（在任 1830－34 年）が反露感情を高めるなか、ロシアとしては奥露友好を重視せざるを得なかったのである。<sup>(44)</sup> 現に奥露両国は、1833 年 9 月 18 日にミュンヘングレーツ協定 Münchengrätz を締結し、その第 1 条ではオスマン帝国領土の現状維持を、第 2 条ではオスマン帝国領土の危機に対する共同歩調・即時対応を確認している。なお秘密条項・第 1 条はエジプト総督のバルカン侵攻を具体的な危機として想定する反面、第 2 条は将来的なオスマン領土再編の可能性に言及しているが、その場合もあくまで両国の共同歩調の尊重を約束している。<sup>(45)</sup> かくして 1833 年のウンキアル・スケレッシ条約を契機として英仏両国が反露傾向を強めるなか、同年のミュンヘングレーツ協定を梃子として奥露両国は相互連携を強化したのである。<sup>(46)</sup> こうした奥露協調は、経済的にはドナウ河・レヴァント貿易の安全を確保する上で有効であったほか、政治的に見た場合、ロシアにとってはポーランド支配を維持する上で、オーストリアにとっては多民族国家体制を温存する上で不可欠であって、なかでも 1830 年代の王国議会を通じて高揚するハンガリー民族主義の暴走を牽制する効果を持った。

最終的に 1834 年 1 月 29 日の聖ペテルブルク条約によって、賠償完済までドナウ河口右岸シリストリアに守備隊を配置することを条件としてロシア進駐軍は撤兵し、モルダヴィア君主ミハイ・ストゥルザ Mihail Sturdza（在位 1834－49 年）、ワラキア君主アレクサンドル・ギーカ Alexandru Ghica（在位 1834－42 年）が即位する一方、オスマン政府は両公国の基本法を受諾した。<sup>(47)</sup> 早期撤退の背景として、一般に先行研究ではイギリスの圧力が評価されてきたが、<sup>(48)</sup> 1834 年のドナウ河口＝イスタンブール航路の開設が迫るなか、メッテルニヒも駐露大使フィッケルモントを通じて繰り返し占領部隊の撤収を説得しており、ニコライ一世の判断に少なからず影響を与えたとされる。<sup>(49)</sup>

基本法体制は 1848 年の革命まで以後 15 年間にわたって存続するが、国内的には土地貴族ボーエールに有利な政治・経済体制を創出し、外国製品への需要・輸出向け穀物生産を加速してドナウ河貿易の成長に貢献する一方、対外的にはロシア政府に内政干渉の機会を提供したものの、当面はロシア占領軍の退去と国際緊張の解消によってルーマニア外国貿易の安全を保証し、かくしてメッテルニヒは武力外交の危険を冒すことなく、ドナウ河通商利害の保全に成功したと言えよう。

## (2) 河川航行

次にドナウ河航行制度への対処を見たいが、ここでは船籍に応じた対応の差異が留意される。

### ① ドナウ河自由航行の実現

ドナウ河は南ドイツ諸邦を源流とし、ハプスブルク帝国領内を経由して、オスマン帝国領域から黒海に注ぐ。したがってオーストリアが上流から下流まで一貫した自国商船のドナウ河航行を実現するには、その上流・下流を領有する諸国との河川協定が必要であった。このため奥土交渉を経た1815年5月15日のオスマン勅令では、ドナウ河下流におけるオーストリア商船の自由航行が許可され、<sup>(20)</sup> また1816年4月14日(1851年12月2日更新)のオーストリア・バイエルン条約では、ドナウ河上流についてオーストリア商船の自由航行が確認されている。<sup>(21)</sup> かくしてオーストリア商船の自国領内を超えた広域的なドナウ河航行が可能となったのである。

### ② ドナウ河自由航行の制限

以上の自由航行の原則はあくまで当該法令・協定の関係諸国に適用されるにとどまり、広く第三国の船舶に適用される訳ではない。これに対してナポレオン戦争後のヨーロッパ世界では、国際河川の自由航行を国際条約によって保証する動きが強まっている。既に1814年5月30日のパリ講和条約では、第5条でライン河の、付帯条項の第3条でシュルト河 Scheldt (仏名エスコー河 Escaut) の自由航行が、それぞれ確認された。<sup>(22)</sup> 続く1814 - 15年のウィーン会議でも、国際関係・領土問題の調整とともに、通商・航海制度の整備が審議され、1815年2月2日 - 3月28日まで合計14回の河川委員会が開催された。<sup>(23)</sup> この結果ウィーン議定書の第108 - 117条では、ヨーロッパ国際河川の自由航行が確認され、その対象として主に北西ヨーロッパに流出するライン、ネッカー、マイン、モーゼル、ミューズ、シュルトの各河川が指定されている。以後加盟諸国は、当該河川における外国商船の航行を妨げず、また通航船舶に対する通過関税を免除し、国際的な中継貿易を保証することになった。<sup>(24)</sup> この原則は以後ドイツ連邦内の河川にも順次適用され、1821年にはエルベ河、1823年にはヴェーゼル河、1825年にはオーデル河について、自由航行が規定されている。<sup>(25)</sup>

こうしたなかヨーロッパ最大の国際河川であるドナウ河についても自由航行を求める声が高まり、ウィーン会議・河川委員会の第2回会合(1815年2月8日)では、フランス代表ダルベール Dalberg の提案によって、ドナウ河を自由航行の対象に含めることが確認された。<sup>(26)</sup> だがメッテルニヒは、ウィーン会議の議長国として国際河川の自由航行を提唱する立場にありながら、自国領内を流れるドナウ河については自由航行の認定を拒否し、ウィーン議定書でもドナウ河の航行制度に関する言及はない。その理由は、ドナウ河下流を領有するオスマン帝国がウィーン会議に参加していない以上、ウィーン会議の規定する自由航行の原則をドナウ河に適用することは困難というものであった。<sup>(27)</sup> だが実際のところオスマン政府は、ウィーン会議の期間に相当する上記1815年の勅令によってオーストリア商船に、また1829年のアドリアノーブル条約によってロシア商船に、自国領内のドナウ河自由航行を認めているのであって、ドナウ河航行を外国商船に開放する用意があったと言える。したがってメッテルニヒがヨーロッパ諸国に対してドナウ河自由航行の原則を拒絶した真意は、ほかならぬ第一ドナウ汽船会社に対する特許制度を維持することにあつたのである。

かくしてオーストリアは、第一ドナウ汽船会社の活動を支援する一環として、自国商船に対しては関係諸国との個別条約によってドナウ河自由航行の原則を確認しておきながら、外国商船に対しては自国領内の自由航行を拒否し続けたのである。<sup>(28)</sup> オーストリアは、ウィーン会議によって民族運動を封殺する協調体制を構築しながら、自国の海運活動を育成する上でドナウ河航行制度の国際協調は拒否したのであり、この点にウィーン体制における矛盾の一端があると言えよう。



### （３）鉄門問題

またドナウ河整備事業への対応であるが、国境地帯の鉄門工事は外交利害との軋轢が問題となる。

#### ① 工事管轄問題

一般に運輸体系は、経済的な商品輸送とともに、軍事的な兵員輸送の手段として機能する。したがってドナウ河中流の鉄門も、オーストリアにとっては流通面で河川交通を攪乱する障壁であったが、オスマン帝国にとっては戦略的に外国軍隊の南進を抑止する天然の防壁として重要であった。このためセーチェニーの鉄門整備は、内外の軍事・外交利害との摩擦を招いている。

第一は水利事業の主導権をめぐるウィーン政府内部の調整である。セーチェニーは調査団の主任技師として、ペスト土木水利学校（工科大学の前身）出身の民間技術者ヴァサヒリイ Paul Vasarhelyi を採用した。だが鉄門が位置する「軍政国境地帯」Militärgrenze は、行政的に見た場合、対土国境に駐屯する国防省・国境警備隊が管轄し、当該地域の土木事業はその工兵部隊の任務であって、民間技師の国境地帯における測量・土木工事は極めて異例であった。国境警備隊は小型船 *chaika* での流域巡視によって現地の地勢に精通するほか、十分な人員も確保していたが、機密保持・本務優先を理由に、ヴァサヒリイに対する情報・工具提供は拒否している。このためセーチェニーは副王に状況を説明し、最終的に国防省は現地当局に対して、ヴァサヒリイへの協力を指示している。戦略的な国防利害に対して、経済的なドナウ河水利事業の推進が優先されたと見えよう。だが現実には、国境警備隊は人的な関与を最小限にとどめ、国境地帯の河川整備をめぐる民間技師・工兵部隊の対立は依然続いた。換言すればヴァサヒリイは軍部の協力に依存することなく、独力で水利事業に成功したのであり、鉄門工事の達成は、物理的には河川の流れを障害から開放するとともに、行政的には軍事の工兵部門から民間の土木部門を解放した一歩として注目される。<sup>(29)</sup>

#### ② 国境管理問題

第二は工事現場の領有権をめぐる奥土政府の対立である。セーチェニーは 1834 年の鉄門工事に際して、ワラキア領内での爆薬を使用した発破作業に関して、ウィーン政府に手続き上の判断を求めた。これに対して副王ヨーゼフ大公は、オスマン政府の公式許可を待つことなく、水位の低いこの好機に発破作業を実行するよう指示している。だが宰相メッテルニヒは、自己判断での作業は自国領内にとどめ、オスマン帝国領内での作業についてはあくまでオスマン政府の公式許可を取得するよう指示している。だが水深が浅いうちに工事を完了するには許可証の発給を待っている時間的な余裕は無かったため、セーチェニーは当該工事があくまで商船航行の便宜を図るためであることを表明しつつ、無許可のまま 1834 年 9 月にワラキア領内での水利工事に着手し、オスマン帝国の国境警備隊の監視を受けながらも、作業を完遂している。<sup>(30)</sup> セーチェニーが経済振興の観点から事業を進めたのに対して、メッテルニヒはこの事業をあくまで国際的な地位を回復する手段として捉え、したがって対外危機を招く危険がある場合は事業の中断さえいとわなかった点が注目されよう。

しかも「鉄門」は、奥土国境に位置するとともに、オスマン領内ではセルビア公国・ワラキア公国・帝国領ヴィディン州 Vidin の接点に位置し、当地の事業活動はその管轄をめぐる高度に国際的な性格を帯びることになった。実際 1833 年の測量作業に際しては、当該流域を管轄するオスマン現地当局の警備艇が作業の中断を強制したほか、ヴィディン総督フセイン・パシャ Hussein Pasha は左岸（ワラキア側）の調査のみ認可し、右岸（セルビア側）の測量を禁止している。このため 1834 年 2 月以降、駐土大使シュテルマー Bartholomäus Graf von Stürmer（在任 1834 - 50 年）はマフムート二世に対して、従来の条約がオーストリアに対してドナウ河自由航行を保証している以上、オーストリアにはその実現に必要な工事を行う権利があること、必要な人員・経費は全てオーストリア

政府が負担する故、オスマン政府にはいかなる損害も生じないこと、以上を指摘し、「鉄門」工事の認可を求めた。だがオスマン政府は、太古よりドナウ河中流域に鎮座してきた巨石の破壊は神への冒瀆であるとして非難したほか、鉄門が上流諸国の軍事侵攻から帝国領土を防衛する天然の要害として機能してきたことを重視し、「鉄門」工事の認可を拒否した。<sup>(31)</sup>

メッテルニヒは奥土交渉の効果に限界を認め、1834年4月、ニコライ一世に対して、オスマン政府の抱く疑念・警戒の解消に関して協力を要請する一方、セーチェニーはモルダヴィア・ワラキア両公国に進駐するロシア軍の司令長官キセリョフに対して、鉄門工事の経済的な意義を説明した。これに対してロシアは、1833年のウンキアル・スケレッシ条約を契機として英仏両国と対立するなか、対露包囲を打破する上で奥露関係の強化は歓迎するところであった。以後、駐土大使ブテネフ Apollimarii Petrovic Butenev（在任 1829－40年）はオスマン政府に安全を保証する説得工作を行い、同年9月には鉄門工事が認可されている。<sup>(32)</sup> ドナウ河が国際河川として流域諸国の干渉を招く以上、経済的・技術的な整備事業も最終的には政治的・外交的な圧力で実現したことが注目されよう。

#### （4）河口問題

最後に黒海への動脈となる河口通航であるが、ここでは検疫制度・土砂堆積の解消が急務となる。

##### ① 検疫制度

まず検疫制度をめぐる問題であるが、東方世界に接続するドナウ河口は疫病の侵入経路でもあって、1820－30年代には度々コレラ・ペストが流行した。なかでも海港都市オデッサを擁する新ロシアでは、1823－32年の期間で10万人の死者を記録している。<sup>(33)</sup> このため新ロシア総督ヴォロンツォフ Mikhail Semyonovich Vorontsov（在任 1823－45年）は検疫制度の整備に努め、1829年のアドリアノーブル条約ではスリナ水道における検疫活動の権限を確保し、また両公国に進駐するロシア軍の司令長官キセリョフも、1831・32年の基本法において、ドナウ河口の通航船舶に対して一律4日、積載貨物に種類・産地に応じて16－42日の検疫期間を指定した。<sup>(34)</sup> なお黒海東岸コーカサス地方でも1831年から検疫制度が導入されている。その後ロシア軍は1834年に両公国から撤退するが、1836年におけるイスタンブールでのペスト流行を受け、ロシア政府は同年2月7日の勅令によってスリナ水道の検疫制度を強化し、一定期間の乗員拘束、貨物臨検・除染を強制したほか、その費用として通行料金の徴収を開始した。<sup>(35)</sup>

こうしたなか1836年には第一ドナウ汽船会社がガラツ＝イスタンブール航路の定期運行を開始し、料金制度の改善は焦眉の課題となった。オーストリアではなかでも検疫制度に伴う料金制度が問題とされ、既に1832年にはイスマイル領事が、1834年にはガラツ領事ヒューバー Christian Wilhelm Huberが、通航船舶に対する「水先案内料金」 Lotsengeld の強制徴収、その料金体系の不公平性（船舶2－3ターレル、小舟500－1,000ピアストル）を報告している。またオデッサ領事トム Karl von Thomの報告は、ロシア蔵相カンクリン Egor Frantsevich Kankrin（在任 1823－44年）がドナウ河貿易の成長によるオデッサ輸出貿易の損害を恐れていること、このため税関管理を派遣してドナウ河通航の規制を強化していること、ベッサラビア総督フェドロフ Pavel Ivanovich Fedorovもこうした税関官吏の行為を黙認していること、以上を指摘している。<sup>(36)</sup> 一連の領事報告を受け、財務長官クレーベルスベルク Flanz Klebelsberg（在任 1830－36年）は、ドナウ河口問題の背後にオデッサ輸出利害が存在することを推定しつつ、1834年以降、オデッサ領事を通じて新ロシア総督ヴォロンツォフに事態の改善を要請する一方、宰相メッテルニヒも、駐露大使フィッケルモントを通じて、ドナウ河水運の成長がロシアの経済損失を招くものではないことを説得し、またオースト

リア政府の実施する検疫調査に合格した船舶について、オデッサ向け運行における検疫手続の免除を打診している。<sup>(37)</sup> 他方、ドナウ河流域調査を進めるセーチェニーは、1833年7月、下流地帯を管轄するロシア進駐軍の長官キセリョフに書簡を送り、ドナウ河汽船事業の実現は、ハンガリー・ワラキア双方にとって大きな利益となるほか、オーストリア・ロシア両国にとって新たな富の源泉となることを指摘し、両国は当該事業をめぐる利害共同体であることを強調した。<sup>(38)</sup>

これに対してオデッサ貿易活動・ドナウ河口流域を管轄する新ロシア総督ヴォロンツォフは、ドナウ河口における料金強制の禁止と商船航行の自由を保証するとともに、1836年の検疫制度を機会に現地官吏の綱紀肅正に努めた。また、事前検疫の提案には否定的であったが、ウィーン＝オデッサ貿易の振興には共感を示し、最終的に1840年の制度改革では、オーストリア保有船舶の中心である汽船には、帆船とは異なる特別措置の導入を約束している。<sup>(39)</sup> また外相ネッセルローデは、オーストリア領内での事前検疫に同意し、1836年6月、駐墺大使タティシチェフ Dmitry Pavlovich Tatischev（在任1826－41年）を通じて、その検査機関としてオルソヴァ領事の新設を伝えた。<sup>(40)</sup>

他方イギリスでは、ドナウ河口の検疫制度をめぐる、一層強い抗議が発生している。ロシア軍のルーマニア撤兵から間もない1834年10月、ベル George Bell、アンダーソン Andre Lockhart Anderson の両名は、イギリス最初のルーマニア現地商社「ベル・アンダーソン商会」Bell & Andersonを開業したため、グレイ内閣・外相パーマストンはドナウ河下流諸港における領事の開設を決定し、1835年からガラツ領事として黒海貿易に精通する商人カニンガム Charles Cunningham が、ブライラ領事としてベル・アンダーソン商会の秘書ハチソン Hutchinson が、それぞれ着任していた。<sup>(41)</sup> これらの領事報告によれば、1836年の制度改正によって検疫期間は最大40日に及んだほか、通航許可証の発行には高額料金が要求され、この結果ルーマニア穀物の輸送時間・経費＝販売価格は大幅に上昇することになった。<sup>(42)</sup> 以後イギリスでは、外務官僚の公職（駐土大使館付書記）を離れたD・アーカート David Urquhart が一連の執筆活動＝反露キャンペーンによって世論の注意を喚起する一方、<sup>(43)</sup> 1836年3月20日・4月30日の庶民院審議では、議員スチュアート Steward がロシア政府の責任を追求し、メルバーン内閣・外相パーマストン（在任1835－41年）の対応を求めた。<sup>(44)</sup>

こうしたなか1836年11月27日にはワラキア産塩のコーカサス向け輸出に従事するベル・アンダーソン商会の商船「ヴィクセン号」Vixen がロシア海軍に拿捕される事件が発生した（ヴィクセン事件）。この結果、同社は多大な損失を記録し、以後パートナーシップは解消して「ベル商会」George Bell & Co.となったほか、同社にはオーストリア債権者も出資していたため、大きな社会問題・国際問題になった。<sup>(45)</sup> このため外相パーマストンはロシア政府に善処を求めたが、総督ヴォロンツォフは1838年4月の回答で、検疫制度はロシア領内への感染を防止する上で不可欠であると説明する一方、外相ネッセルローデは1840年7月の文書で制度改革を約束したが、その対象はバルト海諸港に限られ、黒海諸港は除外されたため、その後の両国関係に対して禍根を残した。<sup>(46)</sup>

## ② 土砂堆積

次に土砂堆積をめぐる問題であるが、スリナ水道の水深は、オスマン政府が管理していた時代には、帝都向け食糧供給を保全するため、概ね水深16フィートを維持していたとされる。だが一連の露土条約を通じてロシアがドナウ河口の管理権を獲得すると、次第に浚渫作業の遅延が目立ち、ロシア進駐軍が撤退した1834年以降、水位は10フィート前後まで低下することになった。<sup>(47)</sup>

既に1834年1月、ガラツ領事によると、150トン以上の船舶はスリナ水道の通航が困難となっており、積載貨物の2～3分の1を小型船に積み直して運搬することを余儀なくされた。このため宰相メッテルニヒは駐露大使を通じて早急な対処を要請し、これを受けて総督ヴォロンツォフは蒸気



浚渫機械の導入を申請したが、国庫を統制する蔵相カンクリンは拒否している。<sup>(48)</sup> 1838年初頭には水位低下が限界に達したため、宰相メッテルニヒは浚渫事業の必要経費を年間 500 グルデン程度と見積もり、通航船舶への課金によって調達する提案を示したが、総督ヴォロンツォフはドナウ河口における自由航行の原則を理由として通航料金の徴収を拒否しており、交渉は頓挫する。<sup>(49)</sup>

他方、イギリスのガラツ領事カニンガムは、1838年9月の報告によって船舶航行への支障を伝えているが、今やロシア現地当局の対応を見切りを付け、対策として1839年12月には「スリナ水道整備株式会社」の設立を企画、ドナウ河口通航に関心をもつ英奥両国の民間資本による共同出資と、オーストリアのガラツ領事ヒューバーの役員就任を提案した。<sup>(50)</sup> これに対して宰相メッテルニヒは、技術的な実現性への疑問や、ロシア政府の認可に依存する義務への嫌悪から、参加の同意に難色を示しており、<sup>(51)</sup> 実際1840年4月、総督ヴォロンツォフは自国領内における外国企業の事業活動を拒絶し、なかでもオーストリア資本の関与に抵抗したため、計画は頓挫している。<sup>(52)</sup>

こうしたなか英奥両国では、いまやスリナ水道を迂回する代替ルートの開拓が模索され、オーストリアでは、オスマン領土ドブログァ Dobrogea を経由してドナウ河下流と黒海西岸を結ぶ運河の構想が浮上している。既に1830年には国防省が河畔都市チェルナヴォダ Cernovoda・海港都市コンスタンツァ Constanta を接続する運河を計画していたが、1838年には第一ドナウ汽船会社がこの計画の実現を検討し、ロートシルト商会も資金援助の意向を示した。<sup>(53)</sup> この運河計画をめぐっては、イギリス外相パーマストンも「ヨーロッパ商業の自然的コース」natural course として関心を示した反面、国際河川における自由航行の原則を人工運河にも適用しうるか懸念を抱いている。<sup>(54)</sup> また1839年には皇帝ニコライ一世も、いまだに有効な浚渫技術が無い以上、ドナウ河口問題をめぐる緊張関係を払拭する手段として、運河建設に好意を示すとともに、オデッサの繁栄はドナウ河流域との競争によって危険にさらされることはないこと、ロシア政府は国内の特定地域の利害のためにスリナ水道を封鎖することはないことを約束している。もっともオデッサ貿易業者は、黒海経由のロシア小麦輸出と競合する運河建設を強く警戒したとされる。<sup>(55)</sup> だが、技術的には丘陵地帯における運河建設に多大な困難が予想されたほか、経費的には現地調査の多くが巨額の建設資金を算定した反面、その経済効果は必ずしも明らかではなく、また政治的にはオスマン政府が運河建設の認可に対するロシアの反発を恐れて認可を保留、1844年に拒絶したため、この計画も挫折している。<sup>(56)</sup>

かくして河口問題は難航したが、そもそもオーストリア自身が外国商船に対してドナウ河航行の自由を拒否している以上、ロシアに対してドナウ河口通航の安全を求めることは困難であった。

## 註

(01) 黛 秋津「オスマン帝国における附庸国と『宗主権』の出現——ワラキアとモルドヴァを例として——」、岡本隆司編『宗主権の世界史——東西アジアの近代と翻訳概念——』名大出版会2014年、所収。

(02) 既にレオポルト一世（在位1658－1705年）は、1683－99年の神聖戦争＝1699年のカルロヴィッツ条約によってハンガリー・トランシルヴァニアを獲得、続くカール六世（在位1711－40年）は、1714－18年の神聖戦争＝1718年のパッサロヴィッツ条約によってセルビア北部・ワラキア西部（オルト河以西＝オルテンニア Ortenia）を併合し、16世紀以来のバルカン進出が頂点に達している。このうち後者は1736－39年の対土戦争＝1739年のベオグラード条約によって返還するが、マリア・テレジア（在位1740－80年）は、1768－74年の露土戦争に対する中立の代償として、1775年にモルダヴィア北部ブコヴィナ Bucovina を併合、ガリツィア・トランシルヴァニアを連結している。またヨーゼフ二世（在位1765－90年）は奥露同盟を締結して1787－91年の対土戦争に着手し、続くレオポルト二世（在位1790－92年）はフランス革命への干渉を優先して急遽休戦したもの、1791年のシストヴァ条約ではワラキア国境オルソヴァを獲得した。詳細については、K. A. Roeder, *op. cit.*。

(03) エカチェリーナ二世（在位1762－96年）の進出方向はウクライナ・黒海北岸にあったが、1768－74年の露

土戦争＝1774年のキュチュク・カイナルジ条約ではドニエプル＝ブグ河間を、1784年のアイナリ・カヴァク条約でのクリミア半島併合を経て、1787－92年の露土戦争＝1792年のヤッシー条約ではブグ＝ドニエステル河間を獲得し、かくしてロシアはモルダヴィアと国境を接するに至った。以後アレクサンドル一世（在位1801－25年）治世には、1798－1802年の対仏戦争（露土同盟）＝1802年9月のオスマン勅令によって、スルタンの貢納徴発を抑制するとともに、公国君主の人選に関するツァーリの事前承認を確保し、スルタンの宗主権を縮小する一方、ツァーリの保護権を拡大した。詳細については、M. S. Anderson, *op. cit.*, Chapter 1.

- (04) M. S. Anderson, *op. cit.*, pp. 45- 47; C. & B. Jelavich, *The Establishment of the Balkan National State, 1804- 1920*, Seattle, 1977, pp. 85- 86; 黛「1802年ワラキア・モルドヴァ公宛て勅令の意義について——オスマン＝両公国関係と国際政治への影響——」、鈴木董編『オスマン帝国史の諸相』山川出版社2012年。条約条文は、J. C. Hurewitz (ed.), *The Middle East and North Africa in World Politics: A Documentary Record*, 2vols., London, 1975, Vol. 1, pp. 193- 197.
- (05) M. S. Anderson, *op. cit.*, pp. 53- 65; B. Jelavich, *op. cit.*, pp. 21- 28. 条約条文は、E. Hertslet, *The Map of Europe by Treaty*, 4vols., London, 1875, Vol. 1, pp. 747- 759.
- (06) M. S. Anderson, *op. cit.*, pp. 65- 73; B. Jelavich, *op. cit.*, pp. 28- 31.
- (07) N. Ciachir, “The Adrianople Treaty (1829) and Its European Implications”, *Revue des études sud- est européennes*, Vol. 17, 1979, pp. 706- 708; A. Bitis, “The 1828- 29 Turco- Russian War and the Treaty of Adrianople”, H. C. Güzel/ C. C. Oguz/ O. Karatay (ed.), *The Turks*, 6vols., Ankara, 2002, Vol. 4; idem, *Russia and the Eastern Question: Army, Government and Society 1815- 1833*, Oxford, 2006, Chapter 9. 条約条文は、E. Hertslet, *op. cit.*, Vol. 2, pp. 813- 831.
- (08) M. Sedivy, *op. cit.*, pp. 631- 632.
- (09) M. Sedivy, *op. cit.*, pp. 221- 230; 前掲拙稿「オーストリア・レヴァント貿易とギリシア独立戦争」、50－53頁。
- (10) J. H. Gleason, *The Genesis of Russophobia in Great Britain: A Study of the Interaction of Policy and Opinion*, Cambridge/ MA, 1950, pp. 96- 97; R. R. Florescu, *op. cit.*, pp. 274- 277.
- (11) M. Sedivy, *op. cit.*, pp. 635- 636.
- (12) M. Sedivy, *op. cit.*, pp. 637- 638; C. W. Crowley, *The Question of Greek Independence: A Study of British Policy in the Near East, 1821- 1833*, Cambridge, 1930, pp. 168- 169.
- (13) M. Sedivy, *op. cit.*, pp. 638- 639.
- (14) M. Sedivy, *op. cit.*, pp. 639- 640; C. Webster, *The Foreign Policy of Palmerston 1830- 1841: Britain, the Liberal Movement and the Eastern Question*, 2vols., London, 1951, pp. 301- 319; M. S. Anderson, “Russia and the Eastern Question, 1821- 41”, A. Sked (ed.), *Europe’s Balance of Power 1815- 1848*, London, 1979, pp. 86- 87.
- (15) A. Beer, *Die orientalische Politik*, Kapitel 6; E. Molden, *a. a. O.*, S. 92- 118. 条約条文は、C. Parry (ed.), *The Consolidated Treaty Series*, New York, 1969, Vol. 84, pp. 21- 26; J. C. Hurewitz (ed.), *op. cit.*, Vol. 1, pp. 254- 255.
- (16) H. Müller, “Der Weg nach Münchengrätz: Voraussetzungen, Bedingungen und Grenzen der Reaktivierung des reaktionären Bündnisses der Habsburger und Hohenzollernden Romanows im Herbst 1833”, *Jahrbuch für Geschichte*, Bd. 21, 1980; M. Sedivy, “From Adrianople to Münchengrätz: Metternich, Russia, and the Eastern Question 1829- 33”, *International History Review*, Vol. 33, 2011.
- (17) E. Hertslet, *op. cit.*, Vol. 2, pp. 936- 940, 951- 952.
- (18) R. R. Florescu, *op. cit.*, pp. 172- 173. むしろ占領目的を達成した故の自主的撤退と見るものとして、M. Rendall, “Reatrainment or Self- Restraint of Russia: Nicholas I, the Treaty of Unkiar Skelessi, and the Vienna System, 1832- 1841”, *International History Review*, Vol. 24, 2002, pp. 43- 44.
- (19) M. Sedivy, *op. cit.*, pp. 640- 641.
- (20) H. Hajnal, *op. cit.*, pp. 53- 54; J. P. Chamberlain, *op. cit.*, pp. 29- 30.
- (21) H. Hajnal, *op. cit.*, pp. 53, 67- 69.
- (22) H. Hajnal, *op. cit.*, pp. 38- 39.
- (23) H. Hajnal, *op. cit.*, pp. 40- 46.
- (24) H. Hajnal, *op. cit.*, pp. 46- 48; J. P. Chamberlain, *op. cit.*, pp. 185- 187; C. Parry (ed.), *op. cit.*, Vol. 64, pp. 6- 26; 高

坂正堯『古典外交の成熟と崩壊』中央公論社 1978 年、97 - 98 頁。

- (25) H. Hajnal, *op. cit.*, pp. 52- 53; J. P. Chamberlain, *op. cit.*, pp. 294, 296.
- (26) H. Hajnal, *op. cit.*, pp. 40- 41.
- (27) H. Hajnal, *op. cit.*, pp. 66- 67, 146- 147; S. Gorove, *Law and Politics of the Danube*, Hague, 1964, pp. 23- 24.
- (28) J. de Somogyi, *op. cit.*, pp. 47- 48; R. C. Frucht, *op. cit.*, pp. 83- 84. 国際条約によって自由航行が実現しなかった以上、列国は流域諸国との個別条約によって航行権を確保する必要に迫られた。S. G. Focas, *op. cit.*, pp. 82- 87.
- (29) L. Gatejel, *op. cit.*, pp. 172- 175.
- (30) L. Gatejel, *op. cit.*, pp. 171- 172; G. Barany, *op. cit.*, pp. 266- 267.
- (31) L. Gatejel, *op. cit.*, pp. 169- 170; M. Sedivy, *op. cit.*, pp. 646- 648; C. Ardeleanu, *op. cit.*, pp. 154- 155.
- (32) L. Gatejel, *op. cit.*, pp. 170- 171; M. Sedivy, *op. cit.*, pp. 649- 650.
- (33) S. G. Focas, *op. cit.*, pp. 131- 135. なお、R. E. McGrew, *Russia and the Cholera 1823- 1832*, Madison, 1965.
- (34) V. J. Puryear, *International Economics and Diplomacy in the Near East: A Study of British Commercial Policy in the Levant 1834- 1853*, California, 1935, pp. 133- 134; S. G. Focas, *op. cit.*, pp. 136- 140.
- (35) S. G. Focas, *op. cit.*, pp. 136- 138; C. Ardeleanu, *op. cit.*, pp. 67- 73, 142- 146.
- (36) M. Sauer, “Österreich und die Sulina Frage, 1829- 1854 (I) (II)”, *Mitteilungen des österreichischen Staatsarchivs*, Bd. 40, 1987, Bd. 46, 1990, S. 224- 225, 232- 233.
- (37) M. Sauer, a. a. O., S. 216, 224- 225, 227- 228.
- (38) G. Barany, *op. cit.*, pp. 252- 253.
- (39) M. Sauer, a. a. O., S. 225- 226, 230- 231.
- (40) M. Sauer, a. a. O., S. 228- 229.
- (41) E. D. Tappe, “Bell and Anderson: A Scottish Partnership in Wallachia”, *Balkan Studies*, Vol. 12, 1971.
- (42) R. R. Florescu, *op. cit.*, p. 290, n. 52; C. Ardeleanu, “The Lower Danube, Circassia and the Commercial Dimensions of the British- Russian Diplomatic Rivalry in the Black Sea Basin (1836- 1837)”, I. Biliarsky/ O. Cristea/ A. Orveanu (eds.), *The Balkans and Caucasus: Parallel Processes on the Opposite Sides of the Black Sea*, Newcastle, 2012.
- (43) D. Urquhart, *The Mystery of the Danube*, London, 1851, pp. 29, 43.
- (44) Gt. Britain, *Parliamentary Papers*, 1843, Vol. LIV-1 [C. 475], “Correspondence relative to the Contagion of Plague, and the Quarantine Regulations of Foreign Countries” pp. 135- 136, 140- 147, 159- 160.
- (45) J. H. Gleason, *op. cit.*, Chapter 7; E. D. Tappe, *op. cit.*, pp. 482- 483; C. Ardeleanu, *op. cit.*, pp. 149- 154.
- (46) S. G. Focas, *op. cit.*, pp. 138- 140; C. Ardeleanu, *op. cit.*, pp. 146- 148, 169- 170.
- (47) S. G. Focas, *op. cit.*, pp. 113- 114; C. Ardeleanu, *op. cit.*, pp. 211- 213; V. J. Puryear, *op. cit.*, pp. 207- 212.
- (48) M. Sauer, a. a. O., S. 234- 235; A. Beer, *Handelspolitik*, S. 25- 26; H. Pavelka, a. a. O., S. 42- 43.
- (49) M. Sauer, a. a. O., S. 235- 236.
- (50) S. G. Focas, *op. cit.*, pp. 195- 196; C. Ardeleanu, *op. cit.*, pp. 183- 184.
- (51) M. Sauer, a. a. O., S. 79- 80.
- (52) S. G. Focas, *op. cit.*, pp. 196- 197.
- (53) S. G. Focas, *op. cit.*, pp. 192- 195, 198- 200; C. Ardeleanu, *op. cit.*, pp. 185- 186; P. Cernovodeanu, “Les roumaines et les premiers projets de construction d’un canal reliant le Danube à la Mer Noire (1836- 1856)”, *Wirtschaftskräfte und Wirtschaftswege*, Bd. 5, 1981. なおモルダヴィアの場合、ドナウ河は港湾都市ガラツから穀物を搬送する唯一のルートであったが、ワラキアの場合、オスマン領内を陸送して黒海港湾コンスタンツァに到達する陸上ルートは既に存在したが、輸送距離こそ半分で済むものの、運送経費は 20 倍に達したとされる。
- (54) C. Ardeleanu, *op. cit.*, pp. 187- 188, 191- 192.
- (55) M. Sauer, a. a. O., S. 72- 73, 78- 79.
- (56) S. G. Focas, *op. cit.*, pp. 196- 197; C. Ardeleanu, *op. cit.*, pp. 188- 190. その後は陸路運送の手段として鉄道建設が選好されたため、運河計画は立ち消えとなるが、最終的に 20 世紀後半 1984 年に完成している。



## 〔V〕通商条約体系

最後に、以上の通商・外交政策を媒介するものとして、通商条約の締結・改正を検討したい。

### （１）対欧通商条約とレヴァント・ドナウ河海運

#### ① 1829 年の英奥通商条約

まず 1829 年 12 月 21 日の英奥通商条約であるが、<sup>(91)</sup> その第 2 条は両国の国産品について、第 3 条は第三国品について、両国の商船による搬入を保証した。それまでイギリス航海条令は外国商船に対して相手諸国の国産品のみ搬入を許可していたが、当該条項はオーストリア船に対して第三国品の輸送も認め、オーストリア船のイギリス向けレヴァント産品輸出を保証したのである。もっとも当該条約が緩和したのは積載貨物の産地であって、船舶の出港場所は従来通り船籍登録地とされたから、オーストリア船はレヴァント産品を仕入れた後、母港トリエステからイギリスへと再輸出しなければならない、この点で課題を残した。<sup>(92)</sup> それでも当該条約は、経済的には 1828 年にドイツ連邦内で局地的な関税同盟が鼎立するなか、オーストリア独自のレヴァント貿易を開拓することに貢献し、政治的には 1829 年のアドリアノーブル条約によってロシアのモルダヴィア・ワラキア支配が加速するなか、ロシアに対抗する英奥提携を構築する上で無視できぬ役割を果たした。

#### ② 1835 年の奥希通商条約

次に 1835 年 2 月 20 日（3 月 4 日）の奥希通商条約を見よう。<sup>(93)</sup> その第 1 条は相手諸港における航海・通商活動の自由、第 2 条は自国・相手国商人への平等待遇、第 6 条は国産・相手国産品への平等課税など、自由貿易の原則を確認している。いずれも他国との既存の通商条約を踏襲するものにすぎないが、ギリシア王国の国土・領海がアドリア海とオスマン市場・黒海貿易とを接続するエーゲ海全域に及ぶことを踏まえた場合、当該水域における自由航行の確認は、レヴァント貿易の存立に関わる問題であった。また第 7 条は非国産品の輸入・輸出に対する差別待遇の禁止を、第 8 条は事前協議無き関税引上の禁止を定めている。これらはギリシアを中継基地としたレヴァント産品・外国製品の再輸出を想定するものであって、上述 1829 年の英奥通商条約がトリエステ経由のイギリス向けレヴァント産品輸出を保証するなか、これを補完・促進する効果をもった。

他方、第 17 条は「ドナウ河経由」par la voie du Danube の輸入・輸出促進を確認しており、ドナウ河・黒海貿易とギリシア中継貿易とを連結する可能性を示唆している。当該条約の前年 1834 年には第一ドナウ汽船会社がイスタンブール航路を開設し、ドナウ河・黒海経由のレヴァント貿易に参入していたから、ギリシア諸港が西方のアドリア海経由イギリス貿易とともに東方のドナウ河・黒海貿易と接続し、東西通商の動脈を形成してゆくことは、十分可能であったと言えよう。<sup>(94)</sup>

当該条約は、経済的には 1834 年にドイツ関税同盟が成立するなか、オーストリアがドナウ河・レヴァント貿易を接続する上で大きな意義をもったほか、政治的にはギリシア王国が最初に締結した通商条約として、ギリシア独立戦争に対するオーストリア平和外交の成果を証明している。

#### ③ 1838 年の英奥通商条約

先述 1829 年の英奥通商条約の満了を控え、1837 年に更新交渉が始まるが、その焦点はオーストリア関税制度の緩和とドナウ河貿易の振興であった。なかでも駐奥大使 F・ラム Frederic Lamb（在任 1831－41 年）は、メッテルニヒに対して、「オーストリア帝国の統合・繁栄は通商制度の改正にかかっていること、東方で躍進するロシア帝国の脅威に抵抗するには他の文明圏を創出せざるを得ないこと、オーストリアにとって、自身を頂点とし、ハンガリーからドナウ河流域諸国に沿って黒海に至る文明圏の形成は有益であること、ドナウ河通商は同時にバイエルン・ヴュルテンベルクをオーストリアの利害共同体へと転化し、プロイセンの優位に対抗する手段となること」を指摘して

いる。なお駐奥大使ラムは、ハンガリー貴族セーチェニーの旧い友人であって、交渉前夜1836年の秋にもハンガリーを訪問しており、ラムのドナウ河貿易論にはセーチェニーの影響がうかがえる。<sup>(95)</sup>

またイギリス商務院の通商官僚J・マクレガー John McGregor も、ハンガリー出身の駐英大使エステルハージー Paul Anton Esterházy von Galantha (在任1815 - 42年) や、1834年に鉄門工事の技術研修のために訪英したセーチェニーとの接触によって、ドナウ河経由のイギリス貿易に対するハンガリー貴族の関心を把握していた。現にマクレガーは、内務長官コロヴラートに対して、「禁止的な貿易規制を緩和して、ハンガリーを経由して黒海と接続する外国貿易を創出すること、こうした貿易関係・海運活動を通じた経済利害によって、南方のバルカンから北方のワラキアまで、オーストリア領土下流に広がる地域を友好的な同盟諸国として連結すること」への期待を表明している。<sup>(96)</sup>

最終的に1838年7月3日に英奥通商条約が締結されたが、<sup>(97)</sup>イギリスの要求する関税引下は、内務長官コロヴラートが国内産業・金融業界の損害、国庫財源の減収を危惧したため挫折した。<sup>(98)</sup>これに対してドナウ河貿易に関する規定は大幅に拡充している。まず第2・3条は、旧来の該当条項を踏襲し、国産品・第三国産品を問わず商品搬入における両国商船の対等関係を保証したものであるが、新たな文言として、「ドナウ河東部を通じて輸出される場合」を追加した。この点は、英奥貿易の対象領域として、地中海世界のみならず、より広くドナウ河・黒海世界を含めたことを意味する。続く新規追加の第4条は、「ガラツを上限とするドナウ河諸港から来港した船舶」の貨物(＝ルーマニア産品)に関して、また同じく新規の第5条は「ジブラルタル以东のアジア・アフリカ産品」(＝レヴァント産品)に関して、出港場所(本国諸港・第三国諸港)を問わず対等な待遇を保証した。先行1829年の通商条約が、あくまでオーストリア本国を経由したイギリスへの再輸出を認めたのに対して、新規1838年の通商条約は、第三国諸港からイギリスへの直送を認めたのである。<sup>(99)</sup>なお新規の第11条は、航海・貿易規定に関する英奥両国の双務的な最恵国待遇を保証している。

かくして当該条約は、経済的にはオーストリア海運資本のイギリス向けレヴァント産品・ルーマニア穀物輸出を保証し、プロイセンのドイツ関税同盟に挑戦する独自の通商圏の形成を促す一方、イギリス航海条令史上の「革命」として1849年の全面廃止に向けた重要な画期となった。<sup>(100)</sup>また政治的には、1830年代におけるロシアのドナウ河口支配、エジプトのシリア支配をめぐる英奥連携を強化することに貢献している。<sup>(101)</sup>だが当該条約は、両国商船に対する対等関係を保証した以上、イギリス商船のドナウ河自由航行を承認したとみなしうが、実際には依然として第一ドナウ汽船会社が航行独占を維持したのであって、イギリス海運業界の不信を招くことにもなった。<sup>(102)</sup>

#### ④ 1840年の奥露通商条約

1838年の英奥通商条約によって英奥両国がドナウ河海運をめぐる連携関係を強化する一方、1838年には第一ドナウ汽船会社がロシアのドナウ河口支配に対抗した運河計画を策定するなか、<sup>(103)</sup>ロシアにとってドナウ河口問題をめぐる対立関係の解消は急務となり、1840年7月25日に奥露通商条約が締結される。<sup>(104)</sup>その第1条はドナウ河自由航行の保証＝妨害行為・違法課金の禁止を、第2条はロシア政府が管轄するドナウ河口におけるオーストリア商船の自由航行、及びオーストリア領内のドナウ河流域におけるロシア商船の自由航行を相互に認め、第3・4条はドナウ河口・ドナウ河流域における違法・不要な検疫・臨検行為を禁止した。なかでもスリナ水道の安全航行を保証する多くの規定が設けられ、第5条は浚渫作業の実施、第6条は灯台設備の設置、第7条はこれらに必要な経費の財源として、通航船舶の規模・マスト数に応じた河川維持料・灯台使用料の導入を規定した。こうして河川航行の自然的・人為的な障害は除去され、河口通航の安全が実現する。

また第8条は、①ドナウ河口におけるロシア当局の検疫手続は、ダーダネルス海峡におけるオス

マン政府の検疫手続と同一の料金とすること、②ウィーンあるいはハンガリーからドナウ河経由でオデッサに輸送された商品、及びトリエステあるいはリヴォルノなど地中海諸港からオデッサに輸送された商品は、対等に待遇すること、以上を確認し、検疫制度の悪用による妨害行為も防止された。なおこの条項は、具体的に「ハンガリー」Ungarn の地名に言及しているが、近代オーストリア外交史上、外国との国際条約においてハンガリーの名称が登場したのは当該条項が最初とされ、セーチェニーは祖国の名を国際的に認知せしめることに成功したのである。<sup>(45)</sup> だが当該条約は、ドナウ河経由・地中海経由の船舶・貨物に対する検疫料金・輸入課税の対等関係を保証したことも確かであり、第一ドナウ汽船会社・ロイド汽船会社の競争をさらに加速することになった。

かくして当該条約は、経済的にはトリエステ拠点のオーストリア汽船航路を、ギリシア領海・両海峡及び黒海・スリナ水道を経由してドナウ河と接続する一方、政治的には同年 7 月 15 日のロンドン協定に伴う英露関係の回復を、奥露関係の側面から補強したと言えよう。<sup>(46)</sup>

だが当該条約によって直ちにドナウ河口問題が解決した訳ではない。ガラツ領事ヒューバーは 1842 年の財務長官宛て報告において、依然としてドナウ河口の工事停滞・水位低下を伝達し、大型船舶の通航障害に便乗して小舟の代替輸送が巨利を得ていること、その運搬料金の 10 % は現地総督フェドロフの親族が運営する港湾当局が回収していること、他にも第一ドナウ汽船会社に対して違法な通行料金が強制されていることを指摘している。<sup>(47)</sup> このため財務長官キューベックは、1843 年に海軍将校マイヤーホーファー Ferdinand Mayerhofer を派遣し、第一ドナウ汽船会社の運行するブダペスト＝イスタンブール航路を調査した。同年 9 月の報告では、ロシア当局は多くの義務を遂行しているものの、スリナ水道の水深維持は不十分であること、その原因として作業機械・専門職員が不足していることが指摘され、対策としてスリナ領事の開設と船舶航行・現地官吏の監視、及び代替航路として聖ジョージ水道の整備を提案している。これを受けて 1844 年に工兵部隊の陸軍大佐ビラーゴ Karl von Birago が聖ジョージ水道の地質調査を実施するが、時間・費用の点で整備事業は現実的でないとしている。<sup>(48)</sup> このため宰相メッテルニヒはロシア政府に対してスリナ領事の設置認可を求め、革新派の通商官僚チェンゴボルスキー Ludwig Valerianovich Tengoborskii が対処したが、外相ネッセルローデはスリナ水道における外国領事の設置を認めず、妥協措置としてイスマイル副領事によるスリナ水道整備の監督業務を認可した。<sup>(49)</sup> 並行して 1845 年の現地調査からベッサラビア総督フェドロフの不正黙認を断罪し、関係官吏を更迭する一方、皇帝ニコライ一世も 1847 年に私的調査官ロドフィンキン Rodofinkin を派遣して不正防止に努めている。<sup>(50)</sup> ドナウ河口通航の整備は、一定の進展を見せつつも、なお多くの課題を残していたと言えよう。

その反面、オーストリアは当該条約・第 2 条によってドナウ河におけるロシア商船の自由航行を認めておきながら、現実には第一ドナウ汽船会社を保護するため、その航行独占を維持したことも事実であった。オーストリア自身が自国利害のためにドナウ河航行独占を続ける限り、ロシアのドナウ河口支配を一方的に批判することには大きな矛盾があったと言えよう。

#### ⑤ 1841 年の国際海峡協定

最後に、厳密には通商条約ではないが、地中海・黒海世界の通商活動にとって不可欠な、ボスフォラス・ダーダネルス海峡に関する国際協定を確認しておこう。1839 - 40 年のエジプト事変をめぐって英露両国は関係修復に努め、1840 年 7 月 15 日のロンドン条約によって「四国同盟」（英普奥露）を形成、これによってオスマン政府は太守の世襲制度を承認した反面、エジプト太守はスルタンの宗主権を認め、かつシリア支配権を放棄することになった。続く 1841 年 7 月 13 日のヨーロッパ国際海峡協定によって、英露両国はボスフォラス・ダーダネルス海峡の非武装化を確認し、ウン



キアル・スケレッシン条約は失効、海峡通航の安全が確保されたのである。<sup>(21)</sup>

これまで当該条約におけるオーストリアの位置は等閑視されてきたが、<sup>(22)</sup> 上記 1838 年の英奥通商条約が、オーストリア商船第三国品＝ルーマニア産品のイギリス向け輸出を認め、続く 1839 年に第一ドナウ汽船会社がイスタンブール＝アレクサンドリア航路を開設するなか、同社がドナウ河經由の地中海貿易を展開し、さらにはドナウ河・地中海經由のイギリス向けルーマニア穀物輸出に従事してゆく上で、海峡通航の安全確保は喫緊の課題であった。この意味で 1841 年の海峡協定はオーストリア・ドナウ河貿易の発展にとって無視できぬ意義をもっている。<sup>(23)</sup> 加えてなお 1845 年の企業協定によって、ドナウ河口＝レヴァント航路の運行利権が第一ドナウ汽船会社からロイド汽船会社に移行し、続く 1846 年の穀物法撤廃によってイギリス向け穀物輸出が加速することを踏まえれば、1841 年の海峡協定の恩恵を享受した主体は、基本的に前社から後社へと転換したと言える。

## (2) 対土通商条約とモルダヴィア・ワラキア関税問題

### ① 1839 年の奥土通商条約

ドナウ河を経由するモルダヴィア・ワラキア公国との通商関係は、宗主国オスマン帝国の関税制度に規定されるため、ここでオスマン帝国の通商条約体系を確認しておきたい。オスマン政府はヨーロッパ商人の通商活動に対して伝統的に 3 % の低率関税のみ課してきたが、1820 - 30 年代のギリシア・エジプト問題に伴う経費を捻出するため、外国商人に対して各種の内国関税を導入している。<sup>(24)</sup> これに対してイギリスは、1838 年 8 月 16 日の英土通商条約によって、まず輸出商品に対する専売制度を廃止し、経済的には禁輸品目のイギリス向け輸出を解禁、政治的にはエジプト総督の財源基盤＝専売収入を攪乱する一方、また一律 3 % であった低率関税を輸出関税 12 % (基準税 3 % + 付加税 9 %)・輸入関税 5 % (基準税 3 % + 付加税 2 %) へと変更し、通商面では外国商人への内国関税を整序、財政面ではオスマン帝国の税收確保を保証した。かくしてレヴァント貿易振興・オスマン領土保全の両立を図ったのである。<sup>(25)</sup> 以後、多くのヨーロッパ諸国が当該条約を基準として対土条約を改正しており、ドイツ関税同盟も、連邦内で加盟諸国を拡大する一方、1839 年にギリシアと通商条約を締結してレヴァント進出を開始し、1840 年にはオスマン帝国と、1838 年の英土条約を模範とした通商条約を締結している。<sup>(26)</sup> 他方ロシアは、1783 年の露土通商条約が規定する 3 % 低率関税、及び 1829 年のアドリアノーブル条約が保証する内国関税の免除を根拠として、低率関税を維持したが、<sup>(27)</sup> 最終的に 1846 年 4 月 30 日の露土通商条約によって関税改正を受諾した。<sup>(28)</sup>

これに対するオーストリア政府の対応であるが、駐土大使シュテルマーは、列国と歩調を合わせ、1838 年の英土通商条約を基準とした条約改正を交渉するよう主張し、財務長官アイヒホフもこの提案を支持した。<sup>(29)</sup> だが宰相メッテルニヒは、ロシアが対土条約の改正を拒否するなか、オーストリアも 1718 年の奥土通商条約 (パッサロヴィッツ条約) 以来享受してきた 3 % 関税を維持すべきことを主張し、イギリスに追随した条約改正に反対している。このため 1839 年 9 月 13 日の奥土暫定協定では、①オスマン帝国本土との貿易については、1838 年の英土通商条約が採用した輸出関税 12 %・輸入関税 5 % を適用すること、②オスマン宗主権下バルカン諸国 (モルダヴィア・ワラキア・セルビア) との陸上貿易については、1718 年の奥土条約が保証してきた伝統的な 3 % 低率関税を維持すること、以上の二重基準を確認することになった。<sup>(30)</sup> この原則はロシアが対土条約を改正した 1846 年以降も維持されている。かくして当該協定は、バルカン貿易における 3 % 関税の堅持によって、経済的にはオーストリア海運に対して他国より有利な税率でのルーマニア貿易を保証した反面、政治的には対土通商条約をめぐる国際関係においてオーストリアの孤立を招いたと言える。<sup>(31)</sup>

## ② モルダヴィア・ワラキア関税問題

次にモルダヴィア・ワラキア公国の関税制度を見よう。ヨーロッパ諸国の多くは、1838年の英土条約を先例とした対土通商条約のもとで、両公国との通商活動において輸出関税12%・輸入関税5%の原則を適用されることになったが、オーストリアは1839年の暫定協定のもとで、バルカン通商については従来の3%関税を維持し、列国に比して有利な商品取引を実現した。<sup>(32)</sup> またロシアも、当面は対土通商条約の改正を拒否したほか、1831・32年の基本法では、両公国の関税制度として従来の3%関税制度を維持したが、同時にオスマン帝国の宗主権下における両公国の自治権＝関税自主権も保証したため、将来的な関税引上の可能性を否定するものではなかった。<sup>(33)</sup> 現に1843年、ワラキア君主ビベスク *Georghe Bibescu*（在位1842－48年）は、公国財源の拡充を目的として、5%輸出・輸入関税の導入を計画し、同年10月のオスマン勅令もこれを認可した。<sup>(34)</sup>

これに対して財務長官キューベックは、法的に宗主国オスマン帝国の国際条約は付庸国モルダヴィア・ワラキアの自治権よりも優越すること、したがってバルカン地域の3%低率関税を規定した1718年のパッサロヴィツ条約、あるいはオーストリアの既得権を確認した1791年のシストヴァ条約は、ワラキア公国の関税自主権＝5%関税計画に対して優先することを主張する一方、1844年3月には通商使節ハメラウアー *Karl von Hummelauer* を英仏両国に派遣し、ワラキア関税改革に反対する列国の共同歩調を打診した。<sup>(35)</sup> ハメラウアーの報告（1845年9月）によれば、1829年のアドリアノーブル条約が露土両国の国際条約として両公国の自治権を保証している以上、その関税改革に干渉することは至難であったが、<sup>(36)</sup> イギリス・ピール内閣（在任1841－46年）の商務院総裁グラッドストーン *Gladstone* は、穀物法の撤廃を控えるなか、将来的なルーマニア穀物の輸入を見越し、1844年4月の覚書においてワラキア公国の関税引上を公式に非難している。<sup>(37)</sup> こうした英墺両国の圧力を受け、オスマン政府は同年5月にワラキア関税改革の認可を撤回することになった。<sup>(38)</sup>

他方ロシアは、上記1846年の露土通商条約によってトルコ関税制度の改正を受諾するなか、ワラキア関税改革も支持する意向を示した。<sup>(39)</sup> 加えてドナウ河穀物輸出と競争するオデッサの穀物貿易を保護する上でも、ワラキア関税引上に伴うルーマニア穀物価格の上昇は有効であったと思われる。また両公国は、関税改革の遂行には強力な実施主体が必要であることを自覚し、ロシアの後盾のもと、1847年3月1日に「モルダヴィア＝ワラキア通商連合」*Commercial Union* を形成する。以後両国は、相互の関税障壁を撤廃するとともに、統一関税として当面は旧来の3%関税を維持したが、将来的な5%関税の導入を目指し、さらには両国の国境統合をも志向することになった。<sup>(40)</sup>

ワラキア関税改革をめぐるオーストリアは、経済的にはドナウ河貿易における優位を維持した反面、政治的には両公国におけるルーマニア民族意識の高揚を促したのである。

## 註

- (01) A. Beer, *Die Handelspolitik*, S. 597- 598; 拙稿「フランス革命・ナポレオン戦争と英墺関係」『鳥取大学・教育センター紀要』第10号2013年、35－36頁。条約条文は、C. Parry (ed.), *op. cit.*, Vol. 80, pp. 235- 242.
- (02) H. Pavelka, *a. a. O.*, S. 61- 62; K. Jones- Jokl, *Die handelspolitischen Beziehungen zwischen Österreich und England von Beginn des 19. Jahrhunderts bis 1975*, Zürich, 1919, S. 27- 28.
- (03) M. Sedivy, *op. cit.*, pp. 334- 335, 606- 607; 前掲拙稿「オーストリア・レヴァント貿易とギリシア独立戦争」、58－59頁。条約条文は、C. Parry (ed.), *op. cit.*, Vol. 85, pp. 71- 76.
- (04) H. Hajnal, *op. cit.*, pp. 55- 56; C. Ardeleanu, *op. cit.*, pp. 170- 171.
- (05) G. Barany, *op. cit.*, pp. 256- 257, 259- 260.
- (06) G. Barany, *op. cit.*, pp. 260- 263.
- (07) H. Pavelka, *a. a. O.*, S. 34- 35, 41- 42, 45- 46, 50- 55; K. Jones- Jokl, *a. a. O.*, S. 34- 36; 拙稿「イギリス航海条令と

オーストリア海運——1838年の英墺通商条約とドナウ河航行事業——」『西洋史研究』新輯42号2013年。条約条文は、C. Parry (ed.), *op. cit.*, Vol. 88, pp. 13-26.

- (08) A. Beer, *Die Handelspolitik*, S. 311-316.
- (09) J. H. Clapham, "The Last Years of the Navigation Acts", *English Historical Review*, Vol. 25, 1910, pp. 491-494.
- (10) M. Sauer, a. a. O., S. 221-222, 227-228; A. Beer, *Die Handelspolitik*, S. 31-32.
- (11) V. J. Puryear, *op. cit.*, pp. 141-143.
- (12) H. Hajnal, *op. cit.*, p. 147.
- (13) M. Sedivy, *op. cit.*, pp. 618-619; V. J. Puryear, *op. cit.*, pp. 143-144; H. Grössing (Hg.), *a. a. O.*, S. 46-47.
- (14) J. P. Chamberlain, *op. cit.*, pp. 36-37; S. G. Focas, *op. cit.*, pp. 202-205; 前掲拙稿「オーストリア・レヴァント貿易とエジプト問題」、40-41頁。条約条文は、C. Parry (ed.), *op. cit.*, Vol. 90, pp. 297-305.
- (15) G. Barany, *op. cit.*, pp. 264-265.
- (16) H. Hajnal, *op. cit.*, pp. 62-63; C. Ardeleanu, *op. cit.*, pp. 180-183.
- (17) M. Sauer, a. a. O., S. 99-100.
- (18) M. Sauer, a. a. O., S. 100-101; C. Ardeleanu, *op. cit.*, pp. 168-169.
- (19) M. Sauer, a. a. O., S. 102-104. この結果、1848年よりブライラ領事スガルデリ Nicolo Sgardelli がイスマイル副領事に就任する。
- (20) M. Sauer, a. a. O., S. 105-106; C. Ardeleanu, *op. cit.*, pp. 169-170.
- (21) M. S. Anderson, *op. cit.*, pp. 101-102, 106-107; J. C. Hurewitz (ed.), *op. cit.*, Vol. 1, pp. 271-275, 279.
- (22) F. S. Rodkey, *The Turco-Egyptian Question in the Relations of England, France and Russia, 1832-1841*, Urbana, 1923.
- (23) H. Grössing (Hg.), *a. a. O.*, S. 47-48.
- (24) C. Issawi, *The Economic History of Turkey, 1800-1914*, Chicago, 1980, pp. 74-75.
- (25) 拙稿「イギリス自由貿易運動とトルコ保全政策——1838年英土通商条約の経済的・戦略的背景——」『西洋史研究』新輯31号2002年。条約条文は、C. Parry (ed.), *op. cit.*, Vol. 88, pp. 77-96.
- (26) V. J. Puryear, *op. cit.*, pp. 125-126; W. O. Henderson, *The Zollverein*, Cambridge, 1939, pp. 137-138.
- (27) V. J. Puryear, *op. cit.*, pp. 126-127.
- (28) V. J. Puryear, *op. cit.*, pp. 193-195, 197-199. 条約条文は、C. Parry (ed.), *op. cit.*, Vol. 99, pp. 441-450.
- (29) M. Sauer, a. a. O., S. 87-88; M. Sedivy, *op. cit.* (2012), p. 185.
- (30) A. Beer, *Die Handelspolitik*, S. 401-403, 607; V. J. Puryear, *op. cit.*, pp. 139-141. なお続く財務長官キューベックも、ロシアも対土通商条約の改正を拒否して低率関税の特権を温存している以上、オーストリアも1718年の通商条約の特権を保全するべきこと、ロシアが英土条約に準拠した通商条約を締結して初めて、オーストリアも公式の条約改正に応じるべきこと、以上を主張している。A. Beer, *Die Handelspolitik*, S. 403-404.
- (31) A. Beer, *Die Handelspolitik*, S. 410-411; M. Sauer, a. a. O., S. 91-92.
- (32) C. I. Baicoianu, *Geschichte der rumänischen Zollpolitik seit dem 14. Jahrhundert bis 1874*, Stuttgart, 1896, S. 65-74.
- (33) C. I. Baicoianu, *a. a. O.*, S. 47-57.
- (34) C. I. Baicoianu, *a. a. O.*, S. 74-75; R. R. Florescu, *op. cit.*, pp. 295-296.
- (35) A. Beer, *Die Handelspolitik*, S. 411-412, 414-415; M. Sauer, a. a. O., S. 89-90.
- (36) A. Beer, *Die Handelspolitik*, S. 412-413.
- (37) V. J. Puryear, *op. cit.*, pp. 190-191; 前掲拙稿「イギリス自由貿易とモルダヴィア・ワラキア」、255-256頁。
- (38) A. Beer, *Die Handelspolitik*, S. 406-407; V. J. Puryear, *op. cit.*, pp. 191-192.
- (39) ワラキア君主ビベスクは、1845年1月に駐土ロシア大使ティトフ Vladimir Pavlovich Titov (在任1843-53年) に関税改革の支援を要請し、同年4月に外相ネッセルローデも支持を約束した。V. J. Puryear, *op. cit.*, p. 191, n. 23.
- (40) C. I. Baicoianu, *a. a. O.*, S. 81-83; W. G. East, *The Union of Moldavia and Wallachia, 1859: An Episode in Diplomatic History*, Cambridge, 1929, pp. 23-24; C. Parry (ed.), *op. cit.*, Vol. 101, pp. 91-104. なおモルダヴィア・ワラキア公国の関税税率は、1848年の革命を経て、1850年の関税改革によって5%へと引き上げられる。



### むすび

最後にドナウ河貿易・海運をめぐるオーストリア経済・外交政策の意義を確認し、モルダヴィア・ワラキア公国をめぐる国際関係、及び三月革命前夜の国内対立に占めるその位置を展望しよう。

オーストリア政府は、第一ドナウ汽船会社の活動に関して、経済的には同社に対する株式募集の便宜、独占特許の付与（1829年）、国営事業への転換（1846年）＝特許期間の延長によって、財務的な経営基盤の安定を支援するとともに、ハンガリー貴族サーチェニーの流域調査（1830年）、鉄門工事・施設整備（1834－36年）を通じて、技術的な船舶航行の安全を確保した。並行して外交的には、まず隣国との河川協定（1815年・16年）によってドナウ河上流・下流における自国商船の自由航行権を確保する一方、また宰相メッテルニヒの平和外交、すなわち1820年代のギリシア独立戦争（1821－30年）・露土戦争（1828－29年）における紛争回避・早期撤兵の画策、1830年代の奥露協調（1833年ミュンヘングレーツ協定）におけるオスマン領土保全の確認によって、モルダヴィア・ワラキア公国領内における貿易活動・船舶航行の安全を保証し、さらに1830年代の鉄門工事をめぐる対土交渉、1830－40年代のドナウ河口スリナ水道の検疫制度・土砂堆積をめぐる対露交渉によって、船舶航行の維持に不可欠な河川・河口整備を促進したのである。

併せて一連の通商条約を見れば、1840年の奥露条約（ドナウ河下流＝河口＝黒海）、1841年の海峡協定（黒海＝両海峡＝エーゲ海）、1835年の希奥条約（両海峡＝エーゲ海＝地中海）、以上がオーストリア商船のドナウ河＝地中海航行を保証する一方、1839年の奥土協定はオーストリア商人によるルーマニア産品の低率関税での買付を、1838年の英奥条約はオーストリア商船によるルーマニア産品のイギリス向け輸出を保証し、全体としてオーストリア商船のドナウ河・黒海経由イギリス向けルーマニア穀物輸出を促進する方向で作用したと言えよう。この結果オーストリアは、1834年のプロイセン中心のドイツ関税同盟に対抗する上で、ザクセン経由の内陸通商から自立した独自の市場圏を創出する一方、イギリスは、1846年の穀物法の撤廃＝穀物輸入の解禁に対応する上で、プロイセン・ロシア市場への依存から脱却した新たな穀物供給地帯を確保したのである。

だがこうしたドナウ河貿易の振興政策は、以下の点で限界を抱えていたことも事実である。

まず国内的に見た場合、ドナウ河汽船事業の成長は、ハンガリー農業の発展を期待するマグナテンの民族意識を覚醒する一方、アドリア海貿易を推進するトリエステ海運利害＝ロイド汽船会社（K・ブルック）との対立を招来したが、財務長官キューベックによるハンガリー汽船会社計画の拒否（1840年）、ティサ河治水計画の拒否（1845年）、航路分割協定（1845年）におけるトリエステ利害の優越は、ハプスブルク帝国内部におけるマジャール民族＝ハンガリー貴族の不満を深め、続く1848－49年の革命・ハンガリー独立戦争の一因を用意したと思われる。

また対外的に見ると、ドナウ河貿易の成長は、独占企業の保護によってヨーロッパ国際河川の自由航行を侵害したほか、ルーマニア穀物輸出に従事するポイエールの民族意識を刺激し、また黒海経由の小麦輸出を推進するロシアの懸念を助長した。なかでも1840年代におけるスリナ水道の検疫制度・土砂堆積をめぐる軋轢は、ドナウ河口通航をめぐる奥露対立・英奥連携を深め、将来的な1853－56年のクリミア戦争をめぐる奥露提携の破綻＝英奥同盟の形成を準備することになった。

だが国内のハンガリー民族運動（及び隣国のルーマニア独立運動）に伴うハプスブルク多民族帝国の分解を回避するには、ロシアの軍事介入に頼らざるを得ず、対外的な奥露対立は当面回避される必要があった。かくしてドナウ河貿易は、一方ではイギリス向け穀物輸出を加速して奥露関係を動揺させた反面、他方ではハンガリー・ルーマニア民族意識を覚醒して奥露協調を延命させたのであり、この点に三月前期におけるドナウ河貿易・奥露外交の構造的な矛盾があったと言えよう。